

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LE
CHEMIN DE FER DU SIMPLON

ET LES

INTÉRÊTS DE LA SUISSE, DE LA FRANCE, DE L'ITALIE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le jeudi 19 mars 1908, à 1 heure

PAR

Ch. PICARD

Président : M. SOUCHON, professeur.

*Suffragants : } MM. TRUCHY, professeur.
 HITIER, agrégé.*

LIBRAIRIE

De la Société du Recueil J.-B. Sirey, & du Journal du Palais

Ancienne Maison **L. LAROSE & FORCEL**

22, Rue Soufflot, PARIS, V^e Arr.

L. LAROSE & L. TENIN, Directeurs

1908

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.**

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LE
CHEMIN DE FER DU SIMPLON

ET LES
INTÉRÊTS DE LA SUISSE, DE LA FRANCE, DE L'ITALIE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le jeudi 19 mars 1908, à 1 heure

PAR

Ch. PICARD

Président : M. SOUCHON, professeur.

*Suffragants : } MM. TRUCHY, professeur.
 HITIER, agrégé.*



LIBRAIRIE

De la Société du Recueil J.-B. Sirey, & du Journal du Palais

Ancienne Maison L. LAROSE & FORCEL

22, Rue Soufflot, PARIS, V^e Arr.

L. LAROSE & L. TENIN, Directeurs

1908



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41551430_0010

BIBLIOGRAPHIE

1. F. DREYFUS. — Le tunnel du Simplon et les intérêts français. Paris, 1879.
2. L.-L. VAUTHIER. — Le percement du Simplon et l'intérêt commercial de la France. Paris, 1874.
3. Le percement du Simplon devant les Chambres et les intérêts de la France, 1881.
4. Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, mars 1876. (Le Simplon et la route des Indes.)
5. J. MEYER. — Le Gothard et le Simplon. Lausanne, 1876.
6. G. LOMMEL. — Simplon, Saint-Gotthard und Lukmanier. Lausanne, 1865.
7. Le comité de direction du chemin de fer du Simplon : Simplon et Mont Blanc. Lausanne, 1879.
8. J. PHILIPPE. — Mont Blanc ou Simplon ? Paris, 1880.
9. GOETZ. — Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Stuttgart, 1888.
10. Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon : Rapport de la direction au conseil d'administration et proposition du conseil à l'assemblée générale extraordinaire du 10 octobre 1889 au sujet de la fusion avec la Compagnie des chemins de fer Jura-Berne-Lucerne.
11. W. TEUSCHER. — Eine Loetschbergbahn als Zufahrtslinie zum Simplon und direkte Verbindung Berns

- mit Wallis mittelst Durchstiches des Lötschbergs.
Bern, 1889.
12. E. MOLA. — Milano e il Sempione. Milano, 1897.
 13. H. RUEGG. — Die Wirkungen der St-Gotthardbahn
(Leipzig, 1892). Extrait du Jahrbuch für Gesetz-
gebung, de Schmoller. N. F. XIV.
 14. W. TEUSCHER. — Die Lötschbergbahn. Neuer verbes-
sertes Projekt Thun-Brieg, nebst Anhang : Kritis-
che Vergleichung mit dem gegenprojekt Thun-
Simmenthal-Simplon. Bern, 1898.
 15. W. TEUSCHER. — Gutachten betreffend die Rentabi-
lität der Lötschbergbahn. Bern, 1900.
 16. Rapport de la Direction au conseil d'administration du
Jura-Simplon touchant les prévisions de rende-
ment du chemin de fer par le Simplon. Berne,
1895.
 17. CAM. BARBEY. — Les passages internationaux du Jura
et les intérêts de la Suisse romande. Genève,
1901.
 18. TH. TURRETTINI. — Les voies d'accès au Simplon à tra-
vers le Jura. Genève, 1903.
 19. Recueil des pièces officielles relatives au percement
du Simplon. Berne, 1902.
 20. L. LAFFITTE. — Simplon et Faucille (Extrait du « Gé-
nie civil », 30 août et 5 septembre 1903).
 21. ELSKES. — Der Simplontunnel und der internatio-
nale Verkehr (Die Woche, Heft 17, 1904).
 22. A. JAMARD. — La Rochelle-Pallice et le Simplon
(Extrait de la Charente-Inférieure, mai 1903).
 23. Procès-verbaux de la Conférence entre les délégués de
la Suisse et de l'Italie, réunie à Rome en janvier
1903.
 24. Alpendurchstich. Antwortschrift der Herrn Colombo,
Garnir und Pontzen, 1904 (Berne).
 25. BEYELER. — Projet Berne-Brigue. Berne, 1903.

26. Percement des Alpes bernoises. Rapport et propositions adressés par la Direction des Travaux publics et des Chemins de fer au Conseil exécutif. Berne, 1906.
27. Subventionsgesuch des kantons Bern für Lötschberg. Berne, 1906.
28. H. BACHRUCH. — Le Simplon et nos relations avec l'Italie. Paris, 1905.
29. Comptes-rendus parlementaires. (Chambre, 20-21 novembre 1905. Sénat, 14 janvier 1907.)
30. F. BONJOUR. — Le percement du Simplon. Lausanne 1906.
31. Enquête relative aux voies d'accès françaises au tunnel du Simplon. Avis des Chambres de commerce et des conseils généraux. Paris, 1902.
32. Rapport de la Commission extra-parlementaire de 1901 et Observations des sénateurs et députés de la Haute-Savoie qui ont fait partie de la commission.
33. La question du Simplon et le percement du Petit Saint-Bernard (conférence faite par M. A. Jarrin). Lyon, 1905.
34. RABIER. — Rapport à la Commission des travaux publics de la Chambre des députés, 1901.
35. Documents publiés par l'Association pour le percement de la Faucille. Genève (notamment rapports 1900 et 1901).
36. LOISEAU. — Le tunnel du Simplon et les intérêts du centre. Moulins, 1902.
37. A. GÉRARD. — Rapport sur les garanties d'intérêt (Budget de 1907, Sénat).
38. RUD. GELPKE. — L'importance de la Suisse comme centre du développement des voies navigables de l'Europe centrale.
39. RUD. GELPKE. — Die Ausdehnung der Grossschiffahrt auf dem Rhein von Strassburg nach Basel.

Périodiques et documents statistiques.

40. Feuille fédérale. *Passim*.
41. Bulletin commercial suisse (1900-1907).
42. Zeitschrift für schweizerische statistik, 1907.
43. Annuaire statistique de la Suisse, 1904.
44. Neue Zürcher Zeitung, année 1897, nos 85 à 92.
45. Gazette de Lausanne, 1902-1903, 1906-1907.
46. Journal de Genève, 1902-1903, 1906-1907.
47. Bulletins mensuels de la Chambre de commerce française de Genève, 1905.
48. Chemins de Fer Fédéraux. Tableaux statistiques, 1904.
49. Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn, 1904.
50. Tableau Général du Commerce et de la Navigation (France), 1904.
51. Statistik des Warenverkehrs der Schweiz mit dem Auslande, 1904.
52. Revue Economique Internationale, octobre 1904, mai 1905, juillet 1905, octobre 1905, février 1906.
53. Revue Politique et Parlementaire, 10 septembre 1904, 10 avril 1905.
54. Revue Bleue, 11 novembre 1905.
55. Questions diplomatiques et coloniales, 15 septembre et 15 novembre 1902, 1^{er} octobre 1903, 1^{er} octobre 1904, 1^{er} mars et 1^{er} août 1905, 16 avril 1906.
56. Société d'économie politique nationale, séance du 21 février 1905.
57. La Géographie, 15 mars 1906.
58. Annales des sciences politiques, 15 juillet 1906.
59. Lyon républicain, mars à juin 1905.
60. Réforme économique, 1905 et 1907.
61. France économique et financière, 1906-1907.

62. M. LOISEAU. — (Extrait de la Revue hebdomadaire, 1901). La question du Simplon.
63. Rapports de gestion des chemins de fer fédéraux, 1903-1905.
64. La Revue (Lausanne), 1903-1906.
65. Bulletin de la Société d'économie industrielle et commerciale de Paris (séance du 11 mars 1904).
66. La Renaissance latine, 15 mai 1903.
67. Bulletins de la Chambre de commerce française de Milan, 1904.
68. Le Temps (1904-1907), notes des correspondants de Berne et de Genève.)

Ouvrages généraux.

69. M. DUBOIS. — Géographie économique des États de l'Europe.
70. C. COLSON. — Transports et tarifs.

P.-S. — Nous nous faisons un devoir de remercier ici les personnes qui ont bien voulu mettre à notre disposition les documents dont elles disposaient, particulièrement :

A Paris, M. Rousseau, Directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics.

A Berne, M. le Dr Guillaume, Directeur du Bureau fédéral de statistique.

LE CHEMIN DE FER DU SIMPLON

PREMIÈRE PARTIE

LE SIMPLON, SA SITUATION GÉOGRAPHIQUE, SA ZONE DE TRAFIC

CHAPITRE PREMIER

Situation géographique du Simplon.

Le massif des Alpes, qui étend sur l'Europe centrale une barre de 1000 kilomètres, n'est plus la limite de deux mondes et ses grands passages, dont « chacun a beaucoup vu et pourrait raconter », ont perdu depuis longtemps le caractère tragique décrit par Michelet. Il se présente non comme une muraille continue, mais comme une série de chaînons diversement orientés, coupés de cols et séparés par des dépressions

profondes. Dans la partie centrale, le Gothard est au point de vue des communications le principal nœud orographique, dont les rameaux s'élancent en tous sens ; les Alpes Lépointiennes se continuent au sud-ouest par les Alpes Pennines, à l'ouest par les Alpes Bernoises, au nord par les Alpes des Quatre-Cantons et de Glaris, à l'est par les Alpes Grisonnes et Rhétiques. Avec les couloirs du Tessin et de la Reuss, le Gothard est privilégié comme trait d'union entre le nord et le sud, puisqu'il suffit de le traverser pour franchir d'un seul coup la ligne de partage des eaux entre la Méditerranée et la mer du Nord, sans presque contourner aucun obstacle. A cet égard, il est notamment supérieur au Lukmanier, au Bernardino et au Splügen, qui relient au lac Majeur et au lac de Côme les deux bras du Rhin supérieur. Plus à l'est, les passes de Maloya et de la Bernina s'ouvrent entre l'Inn (Danube) et l'Adda ; au nord l'Arlberg, entre l'Inn et le Rhin. (V. annexe, n° 1.)

De l'autre côté du Gothard, le Simplon et le Grand-Saint-Bernard mettent en relations le lac Majeur et le val d'Aoste avec le Rhône. La Furka, le Grimsel, la Gemmi font brèche entre les sources du Rhône, de l'Aar, de la Reuss.

Ces différents passages sont loin d'ailleurs de présenter le même intérêt, surtout si l'on envisage non la route, mais la voie ferrée. Plusieurs d'entre eux sont inaccessibles à celle-ci, soit à cause de l'épaisseur ou

de la pente de la barrière à franchir (1), soit par suite d'insuffisance ou de mauvaise orientation des vallées qui y accèdent. La locomotive ne monte guère jusqu'à l'altitude moyenne des meilleurs cols alpins : ce qui lui importe, c'est de réduire au minimum la longueur du souterrain nécessaire, à moins qu'il ne soit plus profitable de construire un « tunnel de base », c'est-à-dire un tunnel au niveau du pied de la montagne.

En second lieu, malgré la symétrie apparente que révèle la carte, les passages de l'ouest ont sur ceux de l'est et même sur le Gothard un avantage : ils sont situés — et ceci s'applique essentiellement au Simplon, — sur la direction idéale du courant d'échanges le plus actif du continent, celui que jalonnent l'Angleterre, les Flandres, l'Alsace-Lorraine, la Suisse, la Lombardie, la péninsule italique, en un mot, la direction Londres-Milan, prolongée vers l'orient par Brindisi, Suez et la mer Rouge.

Le Simplon possède un vestibule naturel, orienté vers l'ouest, comme celui du Gothard l'est vers le nord. Mais alors que la Reuss coule dans une vallée étroite, souvent abrupte, de haute altitude, où les trains se hissent par une ligne en spirale et par des tunnels hélicoïdaux, le Valais présente une large surface plane à pentes faibles, rectiligne (sauf un

1. Exemples : Grand-Saint-Bernard, Furka.

angle très prononcé à Martigny), peu élevée et qui se heurte à la base du massif au point de toute la chaîne où ce dernier est le moins épais : circonstance propice au percement d'un tunnel de base, sans rampes d'accès, qui met le Léman de plain-pied avec le lac Majeur. Du côté italien, la pente est plus rapide, si bien que l'entrée sud du souterrain est voisine de la plaine ; le Gothard en est beaucoup plus éloigné.

On peut dès lors pressentir que ces deux tunnels si rapprochés (50 kilomètres à vol d'oiseau d'Iselle à Airolo) seront sur la scène économique deux concurrents, capables d'exercer sur le commerce européen des influences opposées. Ces influences sont si puissantes que les grands travaux de cette sorte ont toujours été considérés par les gouvernements comme affaires d'ordre politique : les raisons politiques dominent leur histoire. C'est ainsi que le mont Cenis est l'œuvre de la maison de Savoie ; il bénéficia de la priorité, encore que sa situation soit celle d'une porte détournée de la grande enceinte ; c'est par occasion, dirait-on, qu'il a joué un rôle international. De même, on sait que le Gothard est dû au chancelier allemand, M. de Bismarck : il se trouve sur la ligne droite Milan-Cologne, qui traverse quelques-unes des plus riches régions de l'empire et de la Suisse allemande. Il ne semble pas, on le verra, que les gouvernements — excepté ceux des cantons helvétiques — se soient fort préoccupés de la construc-

tion du Simplon : c'est pourquoi elle s'est fait si longtemps attendre, malgré les qualités techniques de la ligne.

Celle-ci part de Brigue, sur le haut Rhône; l'entrée nord du tunnel se trouve à 681 mètres d'altitude, le point culminant à 705, l'orifice sud à 633. Sa longueur est de 19.729 mètres. Il est tracé en ligne droite, avec courbure des deux extrémités, dans la direction nord-ouest-sud-est. La pente maxima sous terre est de 7 0/00 (7 millimètres par mètre). La plus grande hauteur de la montagne perforée, le Monteleone, au-dessus du couloir, est de 2.135 mètres (1). La ligne débouche en Italie près d'Iselle, dans la vallée de la Diveria, et descend par Domodossola et le val d'Os-sola jusqu'au lac d'Orta ou au lac Majeur, à l'entrée de la plaine milanaise. C'est entre les stations d'Iselle et de Domodossola, distantes de 15 kilomètres, que se rencontrent les déclivités les plus fortes, 22 et 25 0/00, mais sur de courtes distances : en Suisse elles ne dépassent en aucun point 12 0/00 (2). Près

1. Mont Cenis	Gothard	Arlberg.	
12.849 m	14.984 m.	10.240 m.	Longueur du tunnel.
1.294	1.154	1.310	Point culminant.
1.654	1.706		Hauteur maxima de la
montagne au-dessus du tunnel.			
30 0/00	27,5 0/00	31,4 0/00	Déclivités maxima de
la ligne.			

2. Altitude de Lausanne : 514 m.

Domodossola : 284 m,

d'Iselle se trouve aussi un tunnel en spirale ; néanmoins la ligne du Simplon ne peut en aucune façon être comparée aux autres chemins de fer de montagne. Il n'est pas exagéré de la considérer comme une ligne de plaine, au point de vue climatérique par exemple, et l'on a pu dire qu'elle réalise « non seulement l'abaissement du passage au-dessous de la région des neiges mais la suppression même de la muraille gigantesque, la jonction et le nivellement entre les plaines du Piémont et de la Lombardie et la plaine du lac de Genève... Les Alpes qu'il fallait douze heures pour traverser pourront être franchies dans une demi-heure ».

CHAPITRE II

Histoire du Simplon.

La route. — Le chemin de fer.

Dès l'époque romaine, le Simplon servait de lien entre deux parties d'une même province, celles des « Alpes Atractianes et Pennines », composée du Valais et du haut Tessin. Une route y fut tracée en l'an 196 avant notre ère. Le passage fut plus tard déserté durant plusieurs siècles. Exposé aux incursions des Sarrasins, le Valais se dépeupla : le principal repaire des pillards fut longtemps le mont Joux au fond du val d'Entremont, qui prit le nom de son libérateur, saint Bernard, archidiacre d'Aoste, venu vers la fin du x^e siècle disperser les infidèles. Ainsi le veut la légende.

Le Simplon reprit son activité au temps de la puissance du Saint-Empire et suscita un commerce florissant entre les deux versants des Alpes. Bien plus, il s'initiait dès lors à un grand rôle international. Les pèlerins, frayant la voie aux marchands, découvrirent là une route d'Occident en Orient plus courte

que celle du mont Cenis jusque-là plus fréquentée (1). A la même époque, le Brenner voyait passer les denrées de l'Inde, envoyées de Venise vers Augsbourg, Nüremberg et Cologne. Mais princes germaniques et républiques italiennes se disputèrent à main armée, pendant tout le moyen âge, les cols qui commandent la Valteline et le Trentin : dans cette région des Alpes, le commerce eut à souffrir de leurs luttes.

A la suite des croisés, de nouveaux courants d'échanges s'établirent par la route du Rhône. Elle fut suivie, concurremment avec le Danube, par les chevaliers en quête d'aventures. Son utilité s'affirma encore lorsque plus tard les ports adriatiques devinrent les rendez-vous des expéditions en Asie.

Plus normales et plus durables que ces grandes chevauchées furent les relations d'affaires entre Lyon et Milan, maintenues par les soins des évêques valaisans en dépit de troubles continuels ; l'ordre de Malte fonda au Simplon un hospice. Un château-fort y fut ensuite édifié pour la protection des négociants. A la fin du xv^e siècle les rapports deviennent plus fréquents entre la France et l'Italie : en paix comme en guerre, la vieille route servit de trait d'union entre les deux pays, jusqu'à la construction par Napoléon I^{er} d'une route nouvelle, à la possession de laquelle l'empereur attachait un tel prix que,

1. C'est par le Mont Cenis qu'au x^e siècle, de Spire, l'empereur Henri IV gagna Canossa.

pour se l'assurer, il incorpora en 1810 le Valais à la France sous le nom de département du Simplon (1).

Au XIX^e siècle, la montagne dut s'adapter aux nouveaux moyens de transport. On abaissa les cols qui suffisaient aux caravanes et aux armées. Les premières lignes alpines sont celles du Semmering (Vienne-Trieste, 1854) et du Brenner (Innsprück-Vérone, 1867) : mais elles ne comptent pas de tunnels de longueur supérieure à 1.500 mètres (2). Puis vinrent le mont Cenis (1870), le Gothard (1882), l'Arlberg (1884), enfin le Simplon (1906).

L'ouverture des Alpes à la vapeur fut un phénomène connexe de plusieurs autres, économiques ou politiques : développement industriel intense de l'Europe du nord-ouest, unification de l'Allemagne, de l'Italie, creusement du canal de Suez. Désormais avait surgi un flot de voyageurs et de marchandises qui devait tendre sans cesse à se frayer le passage le plus direct. Le percement du Simplon marque une étape décisive de cette évolution. Nous allons brièvement exposer dans quelles circonstances a été menée à bien, parmi des difficultés de tout ordre, cette œuvre gigantesque.

1. « L'indépendance du Valais, disait-il, quelques années plus tôt avec la faculté exclusive aux Français de pouvoir y faire passer leurs armées par la nouvelle route du Simplon, sont propres à changer le système de la guerre d'Italie. »

2. Le plus ancien des longs tunnels est celui de la Nerthe, près Marseille, qui a 4.800 mètres.

La première idée d'un chemin de fer à travers le Simplon date de 1851. Depuis deux siècles existait alors un service postal hebdomadaire entre Genève et Milan : la durée du trajet s'était réduite peu à peu de huit jours à deux jours et demi. La seule distance Brigue-Domo exigeait une douzaine d'heures. Bientôt le nombre des voyageurs vint à diminuer : le gouvernement piémontais, désireux d'attirer la circulation sur Turin, négligeait d'entretenir le tronçon de route situé sur son territoire et projetait la construction d'une voie utilisant le Grand-Saint-Bernard.

On concevait alors le chemin de fer du Simplon comme une copie du tracé napoléonien : il pénétrerait dans le flanc du massif à 1.500 mètres d'altitude. — Quelques années après, un Français M. de Lavalette, obtint du Valais, puis du Piémont, la concession d'une ligne Genève-Évian-Saint-Gingolph-Sion-Brigue et d'une ligne Arona-Domodossola, avec prolongement éventuel à travers le Simplon. La compagnie fit faillite avant la fin des travaux ; celle qui lui succéda eut le même sort, en 1872. Entre temps avait eu lieu un événement gros de conséquences, la signature d'un traité relatif au Gothard entre l'Allemagne, la Suisse et l'Italie.

Ce n'est pas que les cantons romands, intéressés au Simplon fussent restés inactifs. Dès 1856 une convention entre le Conseil d'État vaudois et la Compagnie

de l'Ouest-Suisse prévoyait une forte subvention pour l'établissement d'une ligne traversant le canton de Vaud, de Jougne à Massongex, et destinée à s'amorcer, par la future ligne du Rhône, au réseau italien. Le roi de Piémont, devenu roi d'Italie, cessa d'être hostile au Simplon et, les circonstances paraissant favorables, une entente intervint entre Vaud, Genève et le Valais. Sur ces entrefaites une conférence entre délégués des treize cantons gothardistes, réunie à Lucerne, décida de demander à la Confédération son appui, c'est-à-dire l'abandon en faveur du Gothard du principe de neutralité en matière de travaux publics, inscrit dans une loi fédérale de 1852.

La Confédération refusa de se prêter à la création d'un monopole : la Suisse allemande triompha néanmoins, grâce à l'Allemagne, et obtint son tunnel. « Les gouvernements de la Confédération du Nord doivent être profondément convaincus, disait Bismarck devant le Reichstag le 25 mai 1870, que des nécessités politiques exigent la création d'une route directe reliant l'Allemagne à l'Italie, d'une route qui ne dépende que d'un pays neutre comme la Suisse et ne soit pas entre les mains d'une grande puissance. Il a fallu de graves circonstances mûrement pesées pour amener les gouvernements au désir inaccoutumé, je pourrais même dire sans précédents, d'engager des gouvernements voisins à faire une demande de fonds aussi considérable (40 millions) pour sub-

ventionner une ligne de chemin de fer située non seulement au dehors de la Confédération du Nord, mais encore au dehors de l'Allemagne. » En 1878, les Chambres fédérales accordèrent pourtant 4 millions 1/2 à l'entreprise acculée à une catastrophe, mais prirent l'engagement de donner une subvention analogue à deux autres voies transalpines, l'une à l'orient, l'autre à l'occident de la Suisse (art. 5 de la loi du 22 août 1878).

Le Simplon perdait ainsi la priorité : les cantons romands n'abandonnèrent pas la partie. La Compagnie qui avait hérité de la concession Genève-Brigue réussit à terminer le tronçon qui faisait encore défaut, mais l'Italie, sans être en principe hostile au percement, plus que jamais nécessaire pour combattre l'attraction du Gothard, refusa tout subside. La France, dont on escomptait l'accueil le plus favorable, ne fit qu'une réponse dilatoire, malgré l'insistance des négociateurs. La Compagnie (1), un instant découragée, comprit qu'il ne fallait guère compter sur l'argent étranger, mais trouver en Suisse la plus grande partie des capitaux nécessaires, bien que par une clause du traité de commerce du 1^{er} février 1884 (renouvelée en 1892), l'Italie eût promis son appui à de nouvelles percées. On commença par remplacer dans

1. L'ancienne Compagnie du Simplon avait fusionné en 1881 avec celle de la Suisse Occidentale, sous le nom de S. O. S. (Suisse Occidentale-Simplon).

le Conseil d'administration certains membres plus soucieux de spéculation que de travaux publics ; puis les cantons simplonistes se mirent d'accord avec la Compagnie sur une solution plus économique que celle mise en avant jusque-là : tunnel de 16 kilomètres (au lieu de 20) avec débouché sud en territoire suisse (et non italien), altitude supérieure de 100 mètres, coût : 52.948.000 francs (62.319.000 avec la double voie). Outre la subvention fédérale, on avait les engagements du canton de Vaud, pour 4 millions, de Fribourg pour 2, du Valais, pour 1 ; Neuchâtel et Genève s'abstenant jusqu'à nouvel ordre.

L'affaire ainsi amorcée, la S. O. S. passa un traité (avril 1887) avec M. Hentsch, directeur du Comptoir d'Escompte de Paris, assisté de grandes banques de Lausanne, Fribourg, Genève, Bâle et Berne. Le syndicat financier fournirait 36 millions, à des conditions d'ailleurs onéreuses. La Compagnie émettrait 30 millions d'obligations hypothécaires. En tenant compte des divers subsides suisses supplémentaires, le chiffre auquel ressortissait la dépense *totale*, 92 millions, n'était pas atteint.

Les pourparlers reprirent avec l'Italie. Ils furent longs et difficiles. Le ministère Crispi se montra favorable, mais le Parlement restait sourd. Il fallut modifier les plans de manière à replacer en territoire italien l'entrée méridionale du souterrain. La crise financière survenue dans la péninsule en 1888, la

guerre d'Abyssinie, enfin l'effondrement du Comptoir d'Escompte menacèrent de renvoyer le Simplon aux calendes grecques. Avant tout, une nouvelle combinaison financière était à trouver : on recourut à la fusion de la Suisse Occidentale-Simplon avec la Compagnie du Jura-Berne-Lucerne, qui appartenait au canton de Berne. La nouvelle Compagnie dite du « Jura-Simplon » s'engagea à percer le tunnel moyennant une subvention de 30 millions et le concours de banquiers allemands. Le siège social fut transféré de Lausanne à Berne. La violente opposition des Vaudois ne put empêcher les actionnaires et l'assemblée fédérale de ratifier la fusion. L'entreprise cessait d'être exclusivement romande, par contre elle gagnait le patronage du Conseil fédéral, acquéreur des actions de Berne dans l'intention d'amorcer ainsi le rachat des chemins de fer.

Celui-ci parut aux Vaudois une menace pour le Simplon, un péril suspendu sur l'œuvre à peine naissante. Comment garantir que, préoccupée d'assurer la prospérité de ses propres lignes, la Confédération ne ferait pas aux autres réseaux une concurrence irrésistible? Quelles sûretés recevraient contre elle les régions dont les intérêts ne s'accorderaient pas avec les siens? M. Numa Droz estimait que la question du rachat ne devait même pas être discutée avant l'achèvement des tunnels promis aux Grisons et à la Suisse romande. — En 1891, le peuple suisse

la trancha par la négative dans un *referendum* visant le Central, le meilleur des réseaux helvétiques.

A la suite de ce succès, Lausanne ressaisit la direction du Jura-Simplon, et un pas décisif fut franchi par l'acceptation des offres des entrepreneurs Brandt, Brandau et C^{ie}, groupement industriel formé de maisons de Hambourg, Winterthur et Zurich: ils proposaient d'exécuter le travail, à voie unique, pour 58.820.000 francs, à double voie, pour 75 millions. La Confédération approuva ces bases d'entente.

Restait toujours l'assentiment du gouvernement italien. Les questions à régler n'étaient pas seulement relatives à la participation financière, mais à la concession des voies d'accès, aux raccordements nécessaires, surtout à l'exécution des travaux au delà de la frontière suisse. Tel fut l'objet de la conférence qui réunit à Berne, le 4 novembre 1895, les représentants des deux pays et de la compagnie, et aboutit à la signature du traité du 25 novembre 1895(1).

L'Italie allouait 66.000 francs par an jusqu'à la fin de la concession, la Suisse les 4 millions 1/2 promis. On escomptait de plus 10 millions 1/2 à verser par les corporations, communes et cantons suisses, 4 millions par les villes et provinces italiennes. La cons-

1. C'est l'un des trois actes officiels fondamentaux. Il règle les rapports des gouvernements suisse et italien. Ceux de la Suisse avec la Compagnie sont régis par l'acte de concession du 24 septembre 1873; ceux de l'Italie avec la Compagnie par celui du 22 février 1896.

truction et l'exploitation du tunnel entier, l'exploitation de la ligne jusqu'à Domodossola étaient concédées au Jura-Simplon. Les travaux devaient être achevés à la fin de 1904. La Compagnie serait obligée d'exécuter la seconde voie quand le bénéfice brut annuel du trafic Brigue-Domo dépasserait 40.000 fr.

Pour avoir une idée de l'importance des diverses contributions au Simplon, on ne doit pas considérer les sommes effectivement payées par les cantons : car les subventions pouvaient être acquittées en partie par renonciation des débiteurs à leurs droits de réversion sur les immeubles des Compagnies de chemin de fer à racheter par la Confédération (1). Ils recevaient en échange des actions de subvention, donnant droit à une part des bénéfices après paiement des actionnaires privilégiés et ordinaires.

Au contraire des cantons et communes suisses, les provinces et communes italiennes ne se libérèrent

1. Total des subventions suisses: 16.260.000 francs, ainsi répartis:

Confédération.		11,2 millions.
Vaud	(canton).	4 —
Fribourg	—	2 —
Neuchâtel	—	1.250.000
Berne	—	1 million
Valais	—	1 —
Genève	—	1 —
Lausanne	(commune)	1 —
Montreux	—	270.000
Compagnie de navigation	sur le Léman.	240 000

qu'après longue résistance, Milan et Gènes elles-mêmes. L'État dut parfaire la somme voulue.

En même temps, le rachat des cinq principales Compagnies suisses était décidé par la Confédération et voté par le peuple vaudois lui-même : l'opération comportait plusieurs délais, le dernier étant le 1^{er} janvier 1909, date à laquelle la Compagnie du Gothard ferait retour à l'autorité fédérale. Celles du Central, du Nord-Est et de l'Union Suisse étaient reprises en 1901, celle du Jura-Simplon en 1903. Nous passerons sous silence les nouvelles difficultés que suscitérent le transfert de la concession obtenue par cette dernière, la liquidation, la nécessité pour la Confédération de prendre à sa charge l'emprunt Jura-Simplon de 60 millions, etc. Décharge fut donnée aux cantons subventionnants des parts non encore versées (59,2 0/0), moyennant renonciation à tout droit sur l'actif de la Compagnie dissoute. Ainsi les cantons simplonistes étaient, au point de vue financier, désintéressés de l'entreprise : mais ils pouvaient attendre, sans responsabilité, l'achèvement de leur œuvre, désormais assurée.

Plusieurs mois furent encore perdus du fait de l'État italien, qui déclara tout à coup ne pouvoir accepter comme concessionnaire du tronçon sud un État étranger et exigea la remise aux chemins de fer italiens de l'exploitation Iselle-Domo. Ces prétentions furent finalement retirées au prix de quelques sûre-

tés. On créa notamment une « Délégation internationale pour les affaires du Simplon », nommée pour moitié par chacun des deux gouvernements et jouissant d'un pouvoir de contrôle ainsi que de la faculté d'émettre des vœux concernant l'intérêt du trafic.

Ajoutons que les entrepreneurs prirent prétexte du rachat pour réclamer une augmentation de forfait: il fut porté de 59 à 69 millions 1/2.

Toutes les formalités politiques, administratives et financières se trouvaient remplies, tous les concours nécessaires obtenus. C'est à la nature qu'il fallait désormais faire face. Elle ne ménagea pas les obstacles ni les surprises (1). Malgré les progrès techniques dans l'art du percement, le délai prévu dut être prolongé : le tunnel fut achevé sept ans après le début des travaux (13 août 1898), et la dépense portée à 78 millions (2). L'expérience des percements antérieurs ne fut pas perdue : c'est ainsi que le nombre des victimes fut peu élevé. Les ingénieurs utilisèrent la perforatrice hydraulique Brandt, inventée pendant l'exécution des travaux du Gothard et mise à l'épreuve à l'Arlberg. Cette machine fut, avec la dynamite, l'outil essentiel.

Du côté de Brigue, le front de taille avança de 7 à

1. V. dans la *Revue générale des Sciences*, 30 mars 1905, l'article de M. Sulzer-Ziegler, ingénieur en chef des travaux du Simplon.

2. Mont Cenis, 68 millions, douze ans. Gothard, 75 millions, huit ans.

10 mètres par jour (5 m. de largeur sur 5 m.90 de hauteur). Du côté d'Iselle la moyenne quotidienne ne dépassa guère 4 mètres, avec plusieurs interruptions. Les plus redoutables ennemis de l'entreprise furent l'eau et la chaleur, plutôt que les roches elles-mêmes, — bien qu'il se soit rencontré, surtout au sud, des couches de pénétration très difficile. Des torrents d'eau glacée ou brûlante surgirent dans les galeries. La température s'éleva parfois jusqu'à 55 degrés. « On craignit alors, dit M. Sulzer-Ziegler, d'avoir à arrêter les travaux pendant six mois à un an pour renforcer les installations de refroidissement (1). » La ventilation s'opérait par une galerie parallèle au souterrain, à 17 mètres de distance, reliée à celui-ci tous les 200 mètres et destinée à recevoir plus tard, après élargissement, la seconde voie (2).

Le 24 février 1905, la communication était enfin établie entre les deux versants, et le 1^{er} juin 1906 commença la circulation régulière des trains. Le mode de traction est l'électricité.

1. On sait que le Gothard faillit, à demi-percé, être abandonné tant les conditions du travail y étaient difficiles et périlleuses.

2. Tout récemment, en décembre 1907, a été ordonnée l'exécution de cette seconde voie.

CHAPITRE III

Zone de trafic du Simplon.

Cette zone ne saurait se prêter à une détermination mathématique ; ses limites comportent quelque incertitude, car pour beaucoup de points, les transports vers un centre donné peuvent emprunter indifféremment l'une ou l'autre des lignes concurrentes. Les conditions du problème varient d'ailleurs sans cesse avec l'amélioration des réseaux. On peut cependant évaluer, avec une précision suffisante, les régions tributaires d'un passage tel que le Simplon, dans l'état actuel des chemins de fer européens. Nous obtiendrons ainsi un point de départ pour la recherche ultérieure des voies nouvelles susceptibles d'intéresser tel ou tel État.

Que faut-il entendre par zone de trafic du Simplon ?

On la définit par rapport aux zones des deux autres tunnels alpins, Gothard à l'est, Mont-Cenis à l'ouest. Elle se compose des points, situés en deçà

des Alpes, qui ont, par le Simplon, leurs relations les plus directes avec la haute Italie.

Précisons cette définition en nous demandant :

1° Qu'est-ce que des *relations plus directes* ?

2° Comment choisir les *itinéraires* à calculer ?

Le trafic des marchandises recherche, en général et avant tout, la modicité du prix de transport. Sans doute le commerce tend aujourd'hui à économiser, le plus possible, le temps, même pour des matières qui étaient auparavant du domaine de la petite vitesse (1); sans rien préjuger de l'avenir, on admettra néanmoins que, pour la majorité des expéditions de marchandises, le bon marché importe plus que la vitesse. Pour les voyageurs, au contraire, celle-ci a la primauté; le confort, pour les touristes, le bas prix pour les ouvriers (2), sont des conditions secondaires.

Or le bon marché et la vitesse, sur une voie ferrée, dépendent d'un grand nombre de facteurs; les ingénieurs admettent d'ailleurs qu'ils varient d'une manière sensiblement analogue, autrement dit, que les données techniques, susceptibles d'influer sur la vitesse, exercent une action proportionnelle sur les

1. Cf. 3^e partie, chap. II.

2. Un grand nombre d'ouvriers italiens passent les Alpes au début du printemps pour aller louer leurs bras à l'étranger, et regagnent leur patrie à la fin de l'année.

frais d'exploitation (1). Il est par suite légitime de s'appuyer sur ces derniers. On a ainsi été conduit à la notion de *distance virtuelle*, définie comme il suit par M. L. Janet, à la tribune de la Chambre des députés (2) : « Pour rendre comparables, dit-il, des lignes présentant des déclivités et des rayons de courbure différents, on a imaginé de remplacer chacune d'elles par une ligne idéale en palier et alignement droit (3), d'une longueur telle qu'elle puisse être considérée comme équivalente à la ligne réelle. » Cette équivalence se réfère, bien entendu, aux frais d'exploitation respectifs des lignes comparées.

Malheureusement, cette notion, simple en théorie, conduit dans l'application aux plus grandes divergences. Nous n'avons pas à en donner les raisons. Mais il est nécessaire d'indiquer brièvement les difficultés que soulève cette question ; elle ne divise pas moins les économistes que les ingénieurs et là est peut-être le secret des violentes polémiques relatives aux voies d'accès françaises au Simplon. La difficulté de s'entendre vient surtout de ce que les antagonistes ne parlent pas le même langage : dans

1. *Le percement du Simplon devant les Chambres et les intérêts de la France*, par L.-L. Vauthier, ingénieur-conseil de la Compagnie du Simplon, p. 68.

2. Séance du 21 nov. 1905.

3. C'est-à-dire une ligne sans fortes pentes ni fortes sinuosités.

l'espèce, le langage, c'est le procédé employé pour comparer la valeur des lignes.

L'influence des pentes (c'est-à-dire l'action de la pesanteur) devient moins importante au fur et à mesure des progrès de la traction ; au contraire, celle de la courbure (c'est-à-dire l'action de la force centrifuge) augmente avec la vitesse (1). On voit donc que le choix de la ligne idéale, à prendre pour base, est lui-même affaire d'évaluation. D'autre part, il est malaisé de savoir ce qu'on doit entendre par *frais d'exploitation*. Il y a dans l'exploitation deux catégories de dépenses, celles qui varient essentiellement avec la pente (frais de traction proprement dits), et celles qui n'en dépendent que peu ou pas du tout (frais d'entretien de la ligne, d'administration, etc.). Il est clair que si l'on envisage dans le calcul de la longueur virtuelle les dépenses totales d'exploitation, il faudra tenir compte de l'intensité du trafic sur la ligne (2).

Ce n'est pas tout. Faut-il appliquer les majorations à la somme des hauteurs franchies dans les deux sens, ou seulement à la montée ? Faut-il considérer deux degrés de majorations, suivant qu'il s'agit de rampes situées à de faibles altitudes, ou de hautes

1. Cf. Cam. Barbey : *Les passages internationaux du Jura et les intérêts de la Suisse romande*. Genève, 1901.

2. Alpendurchstich : *Antwortschrift der internationalen Experten*, Herrn Colombo, Garnir und Pontzen.

chaînes de montagne (1) ? Laissons ces questions aux spécialistes, et donnons seulement, à titre d'exemple, quelques-uns des résultats divergents obtenus. Les chiffres qui suivent sont empruntés à quatre ingénieurs français et à l'Administration suisse :

Longueur virtuelle d'un kilomètre.

Rampes (millimètres par mètre)	Amiot	Menche de Loïsne	Jacquier (2)	Noblemaire	Admi- nistration suisse
0,00					
5	1	1	1	1	1
10	1,30	1,16	1,30	1,17	1,41
12	1,38	1,25	1,41	1,24	1,58
15	1,50	1,45	1,63	1,33	1,85
20	1,70	2,31	2,11	1,51	2,40
23	1,82	2,47	2,48	1,60	2,80
25	1,90	2,63	2,76	1,67	2,96

Ainsi, pour 10 kilomètres réels en pente de 20 0,00, le nombre de kilomètres virtuels considéré comme correspondant varie de 15 à 24 ! Et ces chiffres sont obtenus au moyen de formules différentes : mais, comme le remarque M. P. Girardin (3), *une même formule* donne des résultats très différents, suivant la manière de l'appliquer.

Tenons donc les distances virtuelles pour incapables

1. Cf. Vauthier, *op. cit.*, p. 71.

2 Les coefficients Jacquier ont souvent été utilisés pour les évaluations officielles en Suisse.

3. *Questions diplomatiques et coloniales*, 16 avril 1906.

de fournir une base de calcul acceptable. Il s'agit d'en trouver une autre ; ce qui revient à montrer la légitimité de l'emploi, pour le même objet, des distances *réelles* (ou *effectives*).

On a implicitement supposé jusqu'ici que les tarifs-marchandises étaient rigoureusement commandés par les frais de transports (représentés eux-mêmes par les distances virtuelles). En fait, il n'en est pas ainsi. Les Compagnies françaises calculent leurs tarifs sur les distances réelles (1), auxquelles se réfèrent aussi les ententes internationales pour la répartition du trafic entre divers réseaux. En Suisse, il est vrai, les lignes principales reçoivent une majoration de longueur ; on n'a pas cru pouvoir négliger le relief de la région la plus accidentée de l'Europe. Par exemple la distance Brigue-Iselle (22 km.) est comptée pour 44 kilomètres. Au Gothard, le parcours Erstfeld-Biasca

1. Elles les corrigent, il est vrai, par des dispositions spéciales à certains parcours. Mais ces dernières n'ont pas pour but de faire entrer en ligne de compte un supplément de frais ; au contraire elles sont presque toujours destinées à supprimer des détours de la voie ou à lutter contre une concurrence. Elles consistent donc dans une réduction et non dans un allongement de la distance réelle. Ex. : Calais-Paris, 270 km. au lieu de 293. Dunkerque Paris, 267 au lieu de 304. Genève-Marseille, 472 au lieu de 519. Les exemples d'allongement de la distance réelle sont très rares dans les tarifs de nos Compagnies. On peut citer celui de la ligne du mont Cenis (Culoz-Modane) : Gênes se trouve ainsi à 420 km. de Culoz, au lieu de 414. Cf. C. Colson. *Transports et tarifs*, 2^e édit., p. 423.

est augmenté de 68 1/2 0/0. Au futur Lœtschberg, d'après les précisions de l'Administration des C. F. F. (1), la longueur Thoune-Brigue sera estimée à 108 kilomètres au lieu de 80.

Mais, dira-t-on, il n'est pas permis de se fonder sur de telles données. Libre aux entrepreneurs de transports de tarifer les expéditions d'après telles ou telles circonstances de fait, nécessités de la concurrence, capitaux à rémunérer, etc. Il n'y a là aucune évaluation scientifique où appuyer une recherche des zones naturelles. « Hors le cas de monopole, dit M. Vauthier, lorsque la concurrence s'exerce librement, les courants de transport obéissent à des lois aussi précises que celles qui régissent l'écoulement des eaux à la surface d'un bassin hydrographique... Pour les bassins commerciaux comme pour les fleuves, il y a des thalwegs où les courants convergent, des lignes de faite qui séparent les courants de sens opposé. Des combinaisons factices, des abaissements anormaux de tarifs peuvent — difficilement pour les voyageurs, plus aisément pour les marchandises — entraîner les courants hors de leur lit naturel... Mais la force des choses tend sans cesse à reprendre ses droits et à ramener les bassins à leurs limites normales. C'est donc finalement, pour être dans la pratique, — sinon aujourd'hui, demain sûrement, — des

1. Chemins de fer fédéraux.

bassins commerciaux naturels qu'il faut s'occuper, pour déterminer les directions suivant lesquelles se fixeront les grands courants de transport dans tel ou tel état de choses donné. »

On ne saurait mieux dire. Mais de là ne résulte nullement, à nos yeux, la condamnation des *distan-ces tarifées* (1) aujourd'hui utilisées au point de vue qui nous occupe. Bien au contraire. En matière de chemins de fer, la concurrence ne joue jamais librement, surtout quand il s'agit de Compagnies puissantes dont les intérêts touchent de près à ceux de l'État (2).

D'autre part, ce qui est naturel, c'est de considérer l'exploitation effective, les procédés usuels, et non des règles idéales et savantes autant qu'inusitées. Il est inexact de sous-entendre que tout doit se passer comme si chaque ligne était indépendante et forcée de se suffire à elle-même ; sans doute, on ne saurait assimiler les entreprises de transports aux grands magasins, qui trouvent leur avantage à vendre à perte certains articles : il n'en est pas moins vrai que les barèmes généraux servant à

1. Nous traduisons ainsi l'expression allemande *Tarifdistanz*.

2. Il ne faut pas oublier que les grands passages des Alpes jouiront toujours, chacun dans sa sphère d'action, d'un quasi-monopole de situation. Bien plus, deux d'entre eux appartiendront prochainement au même propriétaire, puisque la Confédération suisse, déjà maîtresse du Simplon, verra le Gothard lui faire retour en 1909.

fixer les prix sont établis en égard à *l'ensemble d'un réseau*.

Les *distances tarifées* représentent donc avec une approximation suffisante la valeur économique des lignes à comparer, et nous ferons cette comparaison d'après leurs chiffres, tels que les donnent les recueils officiels. Au surplus, il sera facile de mettre en regard les distances réelles proprement dites, de manière à tenir compte de ce *fait*, que les Chemins de Fer français, allemands et belges sont obligés, par leurs cartels, d'acheminer les marchandises par *le plus court itinéraire effectif*.

II. — On a désormais, pour ainsi dire, un mètre permettant de déterminer, entre deux points, la plus directe route. Reste à répondre à la seconde question : à quels points appliquer cette mesure ?

Le trafic qui emprunte le Simplon se compose de deux éléments distincts :

1° Un trafic *maritime*, alimenté par les transports entre l'Europe centrale et l'Orient ou les pays d'outre-mer, *via* Gènes. Toute une région située au nord des Alpes accède à la mer par ce port : la cherté relative de la voie ferrée engage les marchandises, sinon les voyageurs, à réduire le plus possible le trajet terrestre.

2° Un trafic *continental*, entre le nord-ouest et le centre de l'Europe, d'une part, l'Italie et l'Orient, de l'autre. Ce trafic comprend aussi des expéditions

maritimes, mais celles-ci se font alors par des ports plus ou moins éloignés des Alpes, tels que Brindisi, et non par le port voisin, Gènes. De même au nord, il empruntera par exemple Calais (à destination ou en provenance de l'Angleterre), alors qu'Anvers lui offrirait peut-être un moindre parcours sur rails.

On aperçoit tout de suite l'intérêt de cette distinction.

Pour délimiter la zone *maritime* du Simplon, il faudra :

a). — A l'est, comparer les distances des villes de l'Europe centrale (1) à Gènes *via Simplon* avec leurs distances à Gènes *via Gothard*.

b). — A l'ouest, comparer leurs distances à Gènes *via Simplon* avec leurs distances à *Marseille via Culoz* (et non avec les distances à Gènes *via Mont-Cenis*. Grâce aux dispositions prises par le P. L. M, Marseille exerçait, avant l'ouverture du Simplon, son influence, au détriment de Gènes et du Mont-Cenis, sur toute la région géographiquement dépendante du port italien) (2).

c). — Au nord, effectuer une comparaison analo-

1. Il suffit de prendre, d'après la carte, celles qui paraissent à peu près équidistantes des deux passages ; de proche en proche, on précise ensuite les points les plus voisins de la limite.

2. Cf ci-dessus, note de la p. 31, *in fine* : Genève-Marseille : 472 kilomètres. Or-Genève-Gènes (par le mont Cenis) = 486 kilomètres.

gue entre Gênes *via* Simplon et les ports de la Manche et de la mer du Nord (1).

d). — Au sud enfin, la limite de la zone coïncidera naturellement avec la ligne de partage des eaux, c'est-à-dire avec la frontière italo-suisse, du Grand-Saint-Bernard à la Furka.

Quant à la zone *continentale*, il est nécessaire, pour se rendre compte de son étendue, de fixer en Italie un point qui joue le rôle attribué ci-dessus à Gênes. A défaut de cette précaution, on serait réduit à d'innombrables calculs de distances qui n'aboutiraient pas à un résultat susceptible de se traduire sur la carte. Cette porte d'entrée et de sortie du Simplon est indiquée par la forme circulaire des Alpes et par la disposition du réseau italien. C'est Milan. Sans doute Alexandrie, Turin, etc., commandent à des zones différentes, mais leur importance économique n'est pas comparable à celle de Milan (2). D'ailleurs,

1. On reviendra plus loin sur la question très importante de la concurrence entre les ports méditerranéens et ceux du Nord (V. 3^e partie). M. Vauthier (*op. cit.*, carte n° 1) n'a pas tenu compte de cette concurrence, dans sa délimitation de la zone simploniste avec objectif Gênes. Une telle zone, prolongée jusqu'à la Manche, n'a qu'un intérêt théorique, à moins de considérer Gênes, non pas comme port de transit pour des marchandises traversant la mer, mais comme lieu de destination finale. En ce sens, Gênes est la tête d'une zone *continentale*. (V. ci-après.)

2. C'est ce qui ressort des évaluations données dans le « Rapport de la Direction au Conseil d'administration du Jura-Simplon touchant

à mesure qu'on s'avance vers le Nord, toutes les zones relatives aux divers centres italiens tendent de plus en plus à se confondre. Certains auteurs ont attaché une importance particulière à Plaisance, comme point d'intersection des deux lignes les plus directes venant du Gothard et du Mont-Cenis(1) : les résultats pratiques ne diffèrent pas sensiblement de ceux qui s'appuient sur Milan.

Cela posé, on n'a plus qu'à comparer les distances de villes, choisies comme il a été dit plus haut, à Milan *via* Gothard avec leurs distances à Milan *via* Simplon, puis à répéter la même opération en remplaçant Milan-Gothard par Milan-Mont-Cenis. On connaîtra alors des limites orientales et occidentales ; au nord, la zone se prolongera jusqu'à la mer et même au delà, en Grande-Bretagne. Parmi les éléments du trafic, les matières lourdes, voyageant en petite vitesse, auront moins d'importance relative que dans la zone maritime ; au contraire pour les marchandises de prix et pour les voyageurs.

Voici le tableau des principales distances tarifées

les prévisions de rendement du chemin de fer par le Simplon ». Voir aussi *Die Woche*, 23 avril 1904.

1. Vauthier, *op. cit.*. — Cf. Rüegg, *Die Wirkungen der Gotthardbahn* : l'auteur, pour déterminer la zone du Gothard, prend un point à l'est de la Spezia, correspondant à l'intersection des lignes du Brenner et du Mont Cenis.

qui conduisent à l'établissement des zones, de la façon qu'on vient d'exposer (1) :

Zone maritime.

1^o Limite entre Gênes-Simplon et Gênes-Gothard.

De Gênes	Via Simplon	Via Gothard
A Interlaken...	603 km	309 km (par Pino) (2)
A Konolfingen.	552 —	552 —
A Berthoud...	554 —	557 —
A Soleure.....	559 —	561 —
A Delémont...	596 —	604 —
A Delle.....	636 —	645 —

2^o Limite entre Gênes-Simplon et Marseille via Lyon.

De Gênes-Simplon		De Marseille
A Genève.....	508 km (par Lausanne) (3)	472 km
A Vallorbe...	497 —	579 —
Aux Verrières.	553 —	568 —
A Villers.....	573 —	600 —
A Delle.....	636 —	651 —

1. Les chiffres qui suivent sont empruntés aux calculs publiés avec une carte, d'après les tarifs officiels, dans la *Zeitschrift für schweizerische Statistik* (année 1907, 3^e livraison), par M. A. Mohring, professeur à l'École cantonale de Saint-Gall.

2. Le Gothard a deux voies d'accès méridionales : par Pino et par Chiasso. La première est, pour Gênes, la plus courte.

3. 486 par Saint-Gingolph.

3° *Limite septentrionale.* — On peut admettre qu'elle ne descend pas au-dessous de Delle : mais ce point est en tout cas le plus avancé vers le nord que comprenne la zone. Car Bâle, dont l'altitude est très légèrement supérieure à celle de Delle, ne se trouve qu'à 609 km. d'Anvers. L'attraction de la mer du Nord y est sensible. Et nous négligeons ici l'influence du Rhin navigable.

La zone maritime est ainsi complètement dessinée. (Voir l'annexe n° II.)

Zone continentale.

1° *Limite entre le Simplon et le Gothard.*

De Milan	Via Simplon	Via Gothard
A Thoune....	449 km	434 ^{km} (par Chiasso)(1)
A Berne.....	419 —	440 —
A Bienne....	432 —	452 —
A Delle.....	523 —	511 —
A Vesoul....	548 —	574 —
A Nancy.....	715 —	723 —
A Bruxelles..	1.059 —	1.019 —
A Ostende...	1.191 —	1.151 —
A Calais....	1.130 —(par Paris)	1.152(2) —
A Dunkerque.	1.127 — —	1.149 —

1. La distance de Milan au Gothard est plus courte par Chiasso que par Pino.

2. Par Belfort et Hirson (plus court que Belfort-Laon ou que par Strasbourg). De même, par le Simplon et Paris, la distance Calais-Milan est plus courte que par le Simplon et Laon.

2° *Limite entre le Simplon et le Mont-Cenis.*

De Milan	Via Simplon	Via Mont-Cenis
A Annecy....	400 km (par St-Gingolph)	414 km
A Mâcon.....	508 —	529
A Nevers.....	708 —	721
A Tours.....	904 —	917
A Nantes.....	1.097 —	1.110

(Voir l'annexe n° II.)

Il est évident que la zone obtenue favorise au nord le Simplon, aux dépens du Gothard. Cela résulte des majorations plus considérables qui affectent, dans les distances tarifées, celui-ci relativement à celui-là. On ne doit pas non plus oublier d'importantes réductions sur certaines lignes françaises du Nord.

Notre carte présente donc les choses sous un jour avantageux pour la France. Toute sa partie septentrionale et même une partie de la Belgique appartiennent au Simplon. Mais il serait téméraire d'admettre ces résultats comme définitivement acquis : ce serait compter sans la concurrence d'Anvers et des voies qui y aboutissent, sans les mesures de défense que peuvent prendre le Gothard, les lignes allemandes et belges. Aussi, pour donner une idée générale des incertitudes que soulève le nouveau passage, mettons-nous en regard de la zone précédemment calcu-

lée, celle qu'on obtient en se basant sur les distances *réelles* (1). Les deux limites septentrionales restent voisines jusqu'au sud de Belfort, puis divergent : la première passe à Nancy, Longwy, Charleroi, la seconde laisse au nord Vesoul, à l'ouest Bar-le-Duc, au sud Vouziers, s'infléchit près de Mézières pour aboutir à Boulogne. La frontière franco-belge tout entière s'étend au milieu de ce territoire contesté, qui englobe une riche région industrielle et notamment Calais, Dunkerque, Lille. La géographie ne tranche donc pas le débat entre les deux tunnels ; nous ne pouvons, pas plus que nos rivaux économiques, alléguer un titre décisif à la possession du courant de commerce continental de l'Italie à la mer du Nord. L'activité des hommes et leur aptitude à se plier aux exigences du trafic décideront.

Ce n'est pas ici le lieu de discuter les moyens de faire pencher la balance du côté français (2). Aussi bien ne s'agissait-il, dans tout ce qui précède, que de

1. Voir les évaluations très précises de M. Vauthier, *op. cit.*, Son ouvrage date de 1881. Pour des données plus récentes, R. Pinon, *Questions diplomatiques et coloniales*, 1^{er} août 1905, avec une carte — et W. Teuscher, *Die Lœtschbergbahn in ihrer Bedeutung für den internationalen Verkehr*, Berne, 1893.

2. Voir 3^e partie, chap. II. — De même, nous n'insisterons pas sur le fait de la divergence des limites *méridionales* (limites entre Simplon et Mont-Cenis), qui présente beaucoup moins d'intérêt : le domaine litigieux est borné par les lignes Nantes-Tours-Mâcon et Les Sables d'Olonne-Loches-Moulins-Mâcon.

décrire à grands traits la région européenne soumise à l'influence, certaine ou possible, du Simplon (1). Cette notion générale sera précisée au cours de cette étude, à propos de l'intérêt spécial de chaque État. Elle se compliquera en même temps de l'introduction d'un nouvel élément, jusqu'ici laissé de côté, la percée du Lœtschberg.

Il ne suffit pas de tracer sur la carte une zone ; on doit maintenant évaluer l'intensité de l'action qui s'y exerce, sous peine de n'avoir, en quelque sorte, qu'un cadre vide.

On ne dispose, pour cette recherche, que de prévisions, d'ailleurs établies avec le plus grand soin par les promoteurs du Simplon et les bailleurs de fonds de l'entreprise. Connût-on déjà les résultats de la première année d'exploitation, ils seraient sans utilité : ce n'est pas en quelques mois que le grand trafic se creuse un nouveau lit. Après l'ouverture du Gothard, les voyageurs affluèrent en masse pendant plus d'une année. Puis survint une période de stagnation et même de recul — qui dura trois ans — avant le début de l'essor définitif. Le tonnage des

1. On a jugé inutile d'indiquer la zone *maritime*, d'après les distances réelles. Elle s'étend, relativement à celle que donne la carte, plus au nord-ouest et moins à l'est, comme il est facile de le deviner. La différence est légère, sinon négligeable. Cf., à ce sujet, l'examen (3^e partie) de la rivalité entre Gênes et Marseille,

marchandises augmenta avec rapidité (1) : néanmoins les prévisions des experts furent atteintes — et dépassées — sept ans seulement après le début de l'exploitation. Elles se montaient à 48.000 francs par kilomètre (la longueur virtuelle exploitée est de 276 kilomètres) : le rendement se chiffra, en 1889, par 49.603 francs (60.000 en 1894 et 86.000 en 1904). Environ 40 0/0 des recettes proviennent aujourd'hui des voyageurs.

Au Simplon, il est à présumer que cette dernière proportion sera plus considérable encore. En effet, nous avons constaté la faible étendue géographique de son domaine maritime, principalement réservé aux marchandises. Quant à la zone continentale, surtout si on fait abstraction de la région controversée, elle comprend peu de centres exportateurs de matières lourdes : l'Angleterre seule y représente les industries minières et métallurgiques. Encore est-il possible que leur avantage soit d'effectuer par le détroit de Gibraltar et Gènes leurs envois destinés à Milan ; les textiles du Lancashire, au contraire, seront expédiés par la voie de terre.

1.	469.711 tonnes en 1883.	Pour les voyageurs :	1.056,043 en 1883.
	805,000 — 1893.	—	1,566,000 — 1893.
	1,165,593 — 1904.	—	3,106,488 — 1904.

(Soit, rapportés à la longueur totale de la ligne en 1904, 549,779 voyageurs et 598,269 tonnes de marchandises.)

(Statistique des Chemins de Fer suisses.)

Le Gothard présente un tout autre spectacle (1) : sa zone continentale englobe des houillères, des aciéries, des forges, qui se présentent dans le voisinage, peut-on dire, du tunnel lui-même. N'y eût-il pas le Rhin, il est manifeste que les fers de Sarrebrück, par exemple, préféreront toujours, pour gagner la Lombardie, la traversée des Alpes au détour maritime. C'est ainsi qu'avant l'ouverture du Simplon 72 0/0 du trafic international du Gothard suivait la voie Bâle-Strasbourg-Coblentz. Dès 1889, les métaux allemands arrivaient par là en Italie par quantités supérieures à ceux de France et d'Angleterre, les maîtresses du marché avant 1882.

Ce n'est pas à dire que la valeur économique du Simplon soit inférieure à celle du passage voisin. Il a sa sphère d'action particulière, où les voyageurs et les marchandises chères tiennent plus de place que les matières pondéreuses. Les réductions qu'il permet dans la durée et le prix des transports sont notables (2). On admet parfois que le transport des personnes constitue, pour un chemin de fer, un élément d'importance insignifiante. C'est là une idée d'autant plus inexacte qu'il s'agit d'une ligne capable de jouer

1. Cf. Rüegg, *op. cit.*, et A. Möhring, *op. cit.*

2. Pour le trajet Lausanne-Milan, le Simplon donne une réduction de quatre heures et demie sur le Gothard. Pour Paris-Milan le bénéfice est de une heure et demie. Le prix de la place en 3^e classe s'abaisse de 41 0/0 pour Lausanne-Milan, de 12 0/0 pour Paris-Milan.

un rôle plus étendu, international et même intercontinental. Quelques chiffres vont le prouver.

Le trafic-voyageurs sur lequel peut compter le Simplon comprend des transports enlevés au Gothard, au Mont-Cenis, aux routes du Simplon et du Grand-Saint-Bernard; il faut aussi tenir compte des relations commerciales nouvelles, du surcroît d'activité que suscite toujours le progrès des communications.

En 1902-03, le Gothard voyait passer 400.000 voyageurs *en transit* (c'est-à-dire allant d'Italie aux divers pays d'Europe ou d'Amérique, et *vice versa*, abstraction faite de la circulation locale suisse). Sur ce chiffre on estime, d'après la part de chaque nationalité dans ce trafic, que le Simplon peut à bon droit revendiquer 130.000 personnes (1) (dont la majorité appartient aux relations de l'Italie avec la Suisse, la France et l'Angleterre).

Quant au Mont-Cenis, sur 160.000 voyageurs, il est vraisemblable que le Simplon en détournera environ 88.000 (la Suisse, la France et l'Angleterre ont

1. La plupart des données qui suivent sont empruntées au « Rapport de la Direction au Conseil d'administration du Jura-Simplon... » déjà cité (Berne 1895), aux évaluations de M. A. Möhring, dans la *Zeitschrift für schweizerische Statistik*, loc. cit., pp. 213-217, et aux *Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn*. Nous nous bornons à donner les résultats généraux. — Il faut bien remarquer que ce sont là non des chiffres *absolus* mais des chiffres *rapportés à la longueur totale de la ligne* (Iselle-Lausanne : 190 km. virtuels).

ici une part encore plus forte que précédemment).

La circulation sur les routes du Simplon et du Grand-Saint-Bernard se montait à 35.000 personnes, dont nous prendrons 25.000.

On a ainsi un total de 243.000 voyageurs, qu'il est légitime d'augmenter de 25 0/0, par analogie avec ce qui se passa au Gothard (trafic nouveau suscité par le tunnel), et de porter ainsi à 304.000, en chiffres ronds.

Enfin, on doit faire entrer dans les prévisions l'accroissement normal annuel de la circulation. La statistique des chemins de fer suisses montre qu'il est, en moyenne, de 5 0/0 par an, depuis vingt ans, — soit de 10 0/0 au minimum entre les années 1906-1907, et 1908-1909, date de la troisième année d'exploitation de la ligne Iselle-Brigue — de 20 0/0 entre 1902-1903, date des données qui précèdent et 1906-1907, cette dernière augmentation ne portant, comme il est naturel, que sur le chiffre de 243.000. Pour cette dernière période, la prévision s'élève ainsi à 382.000 personnes.

Ce sont là des chiffres d'autant plus approximatifs que l'intensité du trafic-voyageurs est toujours très variable ; il est sujet à tant d'oscillations qu'on a souvent peine à fixer des moyennes en ce qui le concerne.

Pour 1906-1907, première année d'existence du Simplon, le total escompté est de 344.000, d'après

nos hypothèses (en réduisant 382.000 de 10 0/0) : il semble vérifié par les faits. Suivant la *Gazette de Lausanne*, en effet, 73.000 voyageurs auraient traversé le souterrain pendant les mois de juin et juillet 1906. Le chiffre correspondant pour l'année entière est 365.000, si l'on admet que la part de ces deux mois représente le cinquième de l'année entière, proportion observée, à la même époque, au Gothard. La quotité en excédent sur les évaluations s'explique facilement par l'attrait de la nouveauté et par l'exposition de Milan.

Pour ce qui est des marchandises, nous en retrouverons les éléments principaux à propos du commerce suisse et français. Il est donc inutile d'entrer ici dans aucun détail. Disons seulement que les évaluations (1) atteignent, pour la première année, 337.000 tonnes (2). Le tonnage sera d'ailleurs influencé par les tarifs adoptés ; ils sont aujourd'hui, en Suisse, calculés sur ceux du Gothard, dont le taux moyen est élevé (en 1905, 7 cent. 1 par tonne kilométrique). Peut-être seront-ils abaissés, comme certains économistes le demandent. N'oublions pas non plus qu'au moment de l'ouverture du tunnel, la tension

1. Mêmes sources. A. Möhring, p. 231. Ces évaluations sont très prudentes et plutôt modestes. Cf. 2^e partie, chap. I.

2. Même remarque que ci-dessus : chiffre rapporté à la longueur totale de la ligne.

des rapports commerciaux franco-suisse s'est probablement répercutée sur les échanges avec l'Italie.

Après ces considérations générales sur la zone géographique et la zone économique du Simplon, on va maintenant aborder l'étude des intérêts nationaux qu'il met en jeu.

DEUXIÈME PARTIE

LE SIMPLON ET LES INTÉRÊTS SUISSES

CHAPITRE PREMIER

Le Simplon et les relations commerciales de la Suisse avec l'étranger.

Le régime des transports dépend toujours étroitement du milieu naturel : l'intérêt qu'il présente varie en raison de l'importance géographique du pays. Celle de la Suisse est telle qu'on a justement pu nommer cette région « la plaque tournante » des voies européennes. Jetons donc un coup d'œil d'ensemble sur le réseau helvétique.

Les créateurs de ce réseau — on l'a vu précédemment — comprirent de bonne heure que le relief du sol peut être modifié par la main de l'homme ; ils escomptèrent le tunnel, là où faisait défaut la vallée ou le col. Dès 1859, le conseil d'administration de la

« Compagnie de la ligne d'Italie » déclarait : « Il est bien certain que si l'on n'avait voulu dans la plaine du Rhône qu'un chemin de fer de touristes pour visiter le Saint-Bernard, le mont Blanc et les vallées du bassin du Rhône, il ne fallait pas suivre la marche que nous avons adoptée... » La marche adoptée consistait à jeter dès l'abord les assises d'une ligne apte au grand trafic international.

Mais les parties de tracé artificielles sont, quoi qu'il arrive, l'exception. Les voies ferrées suisses n'ont pas échappé à l'obligation de se modeler sur le relief. Les unes traversent le pays en diagonale, du Léman au lac de Constance, parallèlement aux Alpes bernoises et de Glaris. D'autres vont des frontières vers le centre, vers Berne et Lucerne. Le réseau ne s'est développé librement que sur le plateau du nord et du nord-ouest.

Commencée en 1844, la construction des chemins de fer suisses progressa rapidement à dater de 1850. Un plan général fut dressé, qui tenait compte non des plus courtes distances entre tels et tels points, mais de la répartition de la population et des facilités d'embranchement(1). « Si l'on considère, au point de vue des relations à l'intérieur, la structure du réseau suisse, dit M. Marcel Dubois (le Simplon n'existant pas encore), on est porté à regarder Berne

1. V. *Revue économique internationale*, mai 1905.

comme son vrai centre géographique. Mais cette considération est secondaire. Les chemins de fer de la Suisse, comme ceux de la Hollande, n'ont d'importance économique qu'à titre de continuation et de fonction des réseaux voisins. C'est là leur rôle principal. Or, à cet égard, Bâle, déjà centre administratif de premier ordre, est le vrai point de départ (1). »

De quelque côté qu'on se tourne, les extrémités du réseau suisse aboutissent à des chaînes, qui obligent la voie soit à gravir de fortes pentes, soit à pénétrer sous terre. Seule la région septentrionale, entre Bâle, Zürich et le lac de Constance, ne dresse aucune barrière très élevée (2) : les lignes y sont nombreuses. Là se trouvent les grands centres industriels. On doit cependant remarquer que les contreforts du Jura constituent, pour le tracé Olten-Bâle par exemple, une difficulté réelle.

Laissons pour un moment de côté les portes d'entrée ou de sortie de la Suisse sur l'ouest et le nord-ouest. Ce qu'il y a lieu de rechercher ici, c'est la signification économique de la nouvelle issue vers le sud, pour le commerce extérieur de ce pays (commerce spécial et transit).

Nous savons d'ailleurs que le Simplon est le tunnel romand, par opposition au tunnel allemand. Les

1. M. Dubois, *Géographie économique des cinq parties du monde*.

2. Voir l'annexe n° 1.

cantons compris, en totalité ou en partie, dans sa zone géographique, sont ceux de Valais, Vaud, Fribourg, Neuchâtel, Genève et Berne, les seuls où soit parlé le français (1). La voie qui, de France, mène au Simplon, ne traverse, à l'extrémité du Valais, qu'une étroite bande de territoire de langue allemande.

Aussi bien a-t-on reproché au gouvernement fédéral d'avoir laissé créer une concurrence au Gothard, — reproche qui ne mérite pas qu'on l'examine. Non seulement le trafic du Gothard approche du point maximum qu'il peut atteindre, et le besoin se faisait sentir de le décharger. Mais, au point de vue financier lui-même, — c'est là une face de la question qu'il faut envisager dans la pratique, bien que son importance ne puisse être mise en balance avec l'intérêt général du commerce, — la Confédération, bientôt libre d'exploiter cette ligne pour son compte, ne verra aucun inconvénient à posséder deux voies rivales. Cette rivalité, en tant qu'elle existe aujourd'hui, ces-

1.	Cantons	Population (1900)	Langue	
			française	allemande
	Berne	590.914	15 0/0	83 0/0
	Genève	133.417	84 —	11 —
	Vaud	284.673	81 —	9 —
	Neuchâtel.	126.600	77 —	20 —
	Fribourg	128.209	68 —	31 —
	Valais	114.158	67 —	31 —

sera grâce à une répartition des marchandises conforme à la destination naturelle de chaque tunnel.

Pour en revenir au commerce extérieur, il convient de se demander en premier lieu quelle est la part probable du Simplon dans les échanges italo-suisse, ainsi que dans le trafic qui transite en Italie, ayant en Suisse son point de départ ou de destination, — en second lieu, quelle est la part du Simplon dans le *transit* suisse (1).

A. — Commerce spécial de la Suisse.

Les seules voies ferrées dont disposaient, avant 1906, l'Italie et la Suisse pour leurs relations réciproques étaient le Gothard et le Mont-Cenis. Celui-ci, autrefois principale porte ouverte entre les deux pays (la seule avec le Brenner), avait eu grandement à souffrir d'un percement qui plaçait la Suisse sur l'axe du courant Italie-Mer du Nord (2). En 1904, il

1. Principales sources : *Statistik des Warenverkehrs der Schweiz mit dem Auslande im Jahre 1904* et le rapport déjà cité, sur les évaluations de rendement du Simplon. Nous citerons les chiffres indispensables pour donner quelque idée de l'importance de ce passage, sans insister sur les rapprochements par lesquels on les obtient, et sans faire intervenir les prévisions de trafic *nouveau* suscité par lui.

2. De 1880-1881 à 1888-1889, le tonnage passant à Modane diminuait de 56, 30 0/0. Pour le commerce italo-suisse, la proportion fut de 67 0/0. (Rüegg, *op. cit.*).

ne recevait plus que 18.329 tonnes, au titre du commerce spécial italo-suisse (1).

A la même date, la statistique du commerce suisse donne, pour les échanges entre la Suisse et l'Italie (et par l'Italie, les pays au delà) :

Exportations en Suisse.	358.230 t.
Importations en Suisse	279.443
Total :	637.673

Dont nous déduirons 60.000 tonnes pour les échanges de l'Italie avec les stations de la partie méridionale de la ligne du Gothard (Bellinzona, Lugano, etc.).
Reste 577.673 tonnes.

Il est permis de penser que cette quantité, diminuée du tonnage du Mt-Cenis (18.329 t.) passait à peu près entièrement par le Gothard : soit 559.344 t. (2).

Car le trafic-marchandises des routes, Grand Saint-Bernard, Simplon, Splügen, etc., peut être négligé. Quant au chemin de fer par l'Arlberg et le Brenner, il est plus coûteux, bien que plus court, même pour les rapports entre les Grisons et l'Italie orientale.

Ce n'est pas tout. Le Simplon ne fait pas seulement concurrence au Mont-Cenis et au Gothard, mais

1. Cette quantité s'arrêtait tout entière en Italie, pas une tonne n'allait à Gènes (et *vice versa*). Nous avons vu plus haut que Marseille-Culoz était plus court que Gènes-Culoz.

2. Chiffre absolu, et non plus, comme ci-dessus, chiffre rapporté à la longueur Lucerne-Chiasso.

aussi, pour les exportations et importations maritimes de la Suisse, à la ligne de la vallée du Rhône et à Marseille (et Cette) Ce trafic se monte en 1904, d'après les statistiques du transit français, aux chiffres suivants :

Exportations de Suisse par	{ Bellegarde Pontarlier Morteau Delle }	Marseille.	6 922 t.
—	—	Cette . .	304 »
Importations en Suisse par	{ Bellegarde Pontarlier Delle }	Marseille.	211.507 t.
—	—	Cette . .	41.063 »
		Total. . . .	259.796 t.

Cela posé, il s'agit d'attribuer au Simplon une part dans chacun de ces différents tonnages.

Le premier appartiendra presque en entier du Simplon : attribuons-lui 17.000 tonnes, sur 18.329, le reste correspondant aux échanges de Genève avec le Piémont.

Pour fixer la quotité que perdra le Gothard sur ses 559.344 tonnes, on peut recourir à la proportion qui existe entre son ancien domaine géographique et celui du Simplon (1). A ce domaine n'échappaient entièrement en Suisse que le canton de Genève,

1. Cf. le rapport, déjà cité, des experts internationaux Colombo, Garnier et Pontzen. Dans des conditions semblables, ils ont jugé que le chiffre de population desservi pouvait offrir une base d'évaluation assez sûre.

et celui du Tessin, qui, par rapport à l'Italie, se trouve en-deçà du Gothard. Ce dernier exerçait ainsi son action sur un territoire peuplé de 2,654.000 habitants (1). La population relevant du Simplon est de 885.000 âmes (les cinq cantons romands augmentés de 1/6 de celui de Berne). Le rapport est de 1/3. On est ainsi conduit à supposer que sur les 559.344 tonnes susdites, 173.000 environ tombent dans sa sphère d'action. Observons ici que ce chiffre est un maximum. Car la Suisse française produit et exporte ou reçoit des articles moins lourds (2) que les centres métallurgiques, Zürich, Winterthur.

Quant au commerce méditerranéen de la Suisse, les experts internationaux (consultés au sujet du Loetschberg) admettaient qu'il abandonnera en totalité, les ports français au bénéfice de Gênes. Prévision conforme à nos constatations antérieures sur la zone maritime du Simplon. Sans insister sur ce point (3), nous dirons seulement qu'il serait excessif de retirer, dans les évaluations, aux deux ports français leurs 259.796 tonnes, et qu'il convient de n'en attribuer

1. Cf. dans Rüegg, *op. cit.*, la délimitation de la zone du Gothard relative à Milan. Celle relative à Gênes n'a qu'une étendue beaucoup moindre.

2. Horlogerie, broderies, produits alimentaires.

3. Dans un chapitre ultérieur (3^e partie) il est traité de la rivalité entre Marseille et Gênes.

au Simplon que la moitié, soit, en nombre rond, 130.000, (1).

En résumé, on est en droit d'estimer que, sur le total du trafic expédié de Suisse en Italie ou à la Méditerranée et *vice versa* (c'est-à-dire sur 897.470 tonnes), le Simplon *détournera* :

Du Mont-Cenis.	17.000 t.
Du Gothard.	173.000
De la ligne Lyon-Marseille (Cette) .	130.000
Total	<u>320.000</u>

b). — *Transit de la Suisse.*

La Suisse est, avec la Belgique, le pays où la valeur du transit, relativement à la population, est la plus élevée ; mais elle présente, à la différence de la Belgique, ce paradoxe qu'au caractère de passage elle allie celui de région montagneuse à communications difficiles. De là l'extrême importance de chaque trait d'union nouveau entre elle et les contrées voisines, surtout celles du sud, le courant longitudinal nord-ouest-sud-est étant beaucoup plus intense que le courant transversal.

L'ouverture du Gothard entraîna un recul sensible du transit français, tant par Marseille que par le

1. Möhring, Zeitschrift, etc., *loc. cit.*, p. 230.

Mont-Cenis (1). En 1904, ce dernier se décomposait comme suit (transit par le Mont-Cenis entre l'Italie et au delà, d'une part, l'Angleterre, l'Allemagne, la Suisse, la Belgique, de l'autre) :

Tonnage venant d'Italie et allant en Belgique. . .	836 t.
— — — Angleterre .	14.015
— — — Allemagne .	252
— — — Suisse . .	15.848
Tonnage entrant en Italie et venant de Belgique. .	6.769
— — — Angleterre .	5.443
— — — Allemagne .	519
— — — Suisse . .	2.480
Total . . .	46.162

Ajoutons le transit ayant un autre lieu d'origine ou de destination (3.978) et retranchons celui qui vient de Suisse ou s'y rend (18.328). On obtient : 31.812 tonnes, auxquelles il faut ajouter le chiffre du commerce spécial franco-italien passant par le Mont-Cenis (2),

1. Transit français à destination ou en provenance de Suisse, Belgique, Angleterre, Italie :

En 1880	309,163 tonnes
— 1882	278,799 —
— 1884	203,204 —
— 1886	220,509 —

2. Cf. le Tableau général de commerce et de la navigation, 1904. Il ne donne qu'un chiffre global pour ce trafic et celui qui emprunte la ligne Toulon-Gênes. Pour déterminer la part respective de cette ligne côtière et du Mont-Cenis, nous avons pris le chiffre adopté par Teuscher dans *Gutachten betreffend die Rentabilität der Lötschbergbahn*.

260.000 tonnes environ. Le total du transit du Mont-Cenis sur lequel la Suisse puisse, grâce au Simplon, élever des prétentions est ainsi définitivement de 291.812 tonnes. Il est facile désormais d'indiquer la part vraisemblable de ce dernier.

Sur le transit anglo-italien, elle peut être évaluée à $\frac{2}{3}$ (1), soit 13.000.

Sur le transit italo-belge, elle peut être évaluée à $\frac{3}{4}$, soit 5.700.

Sur le transit italo-allemand, elle peut être évaluée à $\frac{3}{4}$, soit 580.

Quant au transit entre l'Italie et des régions indéterminées, nous admettrons qu'il conservera pour deux tiers sa voie actuelle, son origine ou sa destination étant probablement l'un de nos trois ports de l'Océan et l'Amérique (or seul Saint-Nazaire est compris dans la zone). Le Simplon recevra donc 1.326 t.

Pour le commerce spécial franco-italien, on ne connaît pas la part contributive des diverses régions de la France. Le seul renseignement précis à cet égard est le chiffre du tonnage qui circule entre l'Italie et Paris, 14.000 tonnes dont les trois quarts adopteront certainement la nouvelle voie: soit 10.500. Sur les 246.000 tonnes restantes, il n'est pas témé-

1. Ces proportions se justifient — elles semblent même modérées — par un simple coup d'œil sur la carte. Voir aussi 3^e partie, chap. I, sur les avantages du Simplon vis-à-vis du transit français,

raire de conjecturer que le tiers (1) au moins appartient à la partie de territoire comprise dans la zone établie d'après les distances tarifées (zone la moins favorable au Simplon, puisqu'elle s'étend moins vers le sud) : soit 82 000 tonnes.

Le total des marchandises enlevées au Mont-Cenis par le Simplon, abstraction faite du commerce spécial de la Suisse, ressort ainsi, en additionnant les résultats partiels obtenus, à 113.000 tonnes.

2° Le tableau suivant donne la répartition du transit suisse, par le Gothard, entre l'Italie et les différents pays du nord, en 1904 :

Entre la France et l'Italie.		12.901 t.
— la Belgique	—	30.371 t.
— l'Angleterre	—	17.613 t.
— l'Allemagne	—	295.422 t.
Total		356.307 t.

Entre la France et l'Italie, le tonnage ci-dessus appartient évidemment, en partie, du côté français, à la bande de territoire contestée (2) entre les deux tunnels, et la répartition entre eux dépend des mesures que saura prendre la France pour s'affranchir des lignes allemandes. C'est ce qu'on examinera plus

1. La limite entre les domaines du Mont-Cenis et du Gothard, en effet, coïncide avec la ligne droite Dijon-Paris-Rouen. Cf. Vauthier, *op. cit.*, annexe A.

2. V. 1^{re} partie, chap. III.

loin (1). Nous nous en tiendrons ici à l'hypothèse que le partage de la zone en litige se fera par moitié, le Simplon accaparant bien entendu toute la région comprise entre Dijon-Paris-Rouen et la limite méridionale du domaine contesté (ligne aboutissant à Boulogne. V. l'annexe n° II). On voit que les trois quarts du trafic en question lui reviennent ainsi, soit 9.675 tonnes, — mais que par contre on ne peut lui attribuer aucune participation au transit soit italo-belge, soit italo-allemand. Pour la même raison, doit lui échoir la moitié du transit anglo-italien. Il est à présumer, en effet, qu'une fraction importante de la masse inscrite à l'actif de la Belgique a, en réalité, pour origine ou pour destination l'Angleterre (2). Sur les 17.613 tonnes ci-dessus, il apparaît bien, à considérer le mouvement de nos ports du nord, depuis l'ouverture du Gothard (3), que la moitié emprunte notre territoire ; c'est cette part que nous attribuons au Simplon : 8.806 tonnes.

Du Gothard sera donc détourné, au titre du transit suisse, un total d'environ 17.000 tonnes, chiffre

1. C'est là une question qui intéresse plus directement la France que la Suisse.

2. Cette présomption s'appuie sur le fait que le trafic d'Angleterre en Italie paraît, d'après les statistiques, rester stationnaire, tandis qu'en sens inverse on remarque une notable augmentation.

3. Cf. Laffitte, Simplon et Faucille, p. 26, et les tableaux du commerce et de la navigation, de 1880 à 1900.

minimum dont la faiblesse ne saurait nous étonner, puisque nous ne faisons pas entrer ici en compte la supériorité éventuelle du Simplon pour le parcours Milan-mer du Nord.

Quant à Marseille et à Cette, en 1904, ces ports recevaient, d'Allemagne ou pour une destination allemande, un tonnage global de 18.930 tonnes. Le Simplon ne peut rendre aucun service à ce trafic.

En résumé, le transit *suisse* que le Simplon créera, en détournant du territoire français des marchandises jusque-là destinées au Mont-Cenis, ressort à 113.000 tonnes. Celui qu'il détournera du Gothard, mais non d'un pays étranger, se monte à 17.000 tonnes. Le dernier chiffre est un minimum, que les intéressés feront sans doute dépasser aisément.

Ajoutons qu'aucune des précédentes évaluations ne fait état de l'augmentation normale du trafic depuis 1904, ni des relations nouvelles qu'on est en droit d'attendre entre régions subitement rapprochées.

La constatation qui ressort de ces analyses statistiques, c'est la différence sinon bien nette, du moins certaine, entre le rôle économique du Simplon et celui du Gothard, tant au point de vue suisse qu'au regard du commerce international. L'un se tourne vers l'ouest, l'autre vers le nord, et l'axe principal du trafic européen est voisin de la frontière commune de leurs champs d'action respectifs. Ce voisinage inté-

resse à la fois le transit et le commerce spécial ; mais sous le premier de ces deux aspects, il n'intéresse pas dans les mêmes conditions la Suisse et les autres États, Allemagne et France, notamment.

Pour ceux-ci, l'essentiel est de garder le plus longtemps possible sur leur territoire le transit international, tout en lui offrant un parcours total, de Milan à la mer du Nord par exemple, moindre que toute ligne passant au delà de leurs frontières. La Suisse, au contraire, possède, au moins pour ce même trajet (1), toutes les portes qui ferment les chemins les plus directs : le Mont-Cenis et le Brenner occupent des positions excentriques, même par rapport aux directions respectives Paris-Milan et Berlin-Milan. Elle n'a donc guère à redouter qu'on se passe de ses voies ferrées. Dès lors, son intérêt ne réside pas dans le détournement de transit réalisé par le Simplon au détriment du Gothard ; au contraire, par ce dernier la distance Chiasso-Bâle est de 378 kilomètres tarifés (Chiasso-Schaffouse en diffère peu, Chiasso-Delle est supérieure), tandis que, par le Simplon, Iselle-Vallorbe est de 239 kilomètres (Iselle-Saint-Gingolph 165 et Iselle-Lausanne-Genève 250) (2). La Confédération, propriétaire des deux lignes concurrentes, subira donc une perte sur le transit qui, en changeant

1. On verra plus loin que pour Paris-Milan, il peut surgir entre le Mont-Cenis et le Simplon une concurrence à ce dernier.

2. La principale voie d'accès est aujourd'hui par Vallorbe-Lausanne.

d'itinéraire, économisera au minimum 378 — 250 = 128 kilomètres de voies suisses. Son intérêt consiste dans l'*augmentation de transit* qui résultera du Simplon (détournements du Mont-Cenis ou relations nouvelles). A l'égard du Mont-Cenis, on peut comparer la situation de la France à celle de la Suisse, puisque le transit français, en se dirigeant sur Brigue au lieu de Modane, quitte plus tôt notre territoire.

Les bénéfices de l'augmentation du transit et du commerce spécial de la Suisse avec l'Italie et la Méditerranée dédommageront les C. F. F. de cette réduction de distance. Ainsi le Valais possède des minerais mal exploités (1), des marbres, des granits, 70.000 hectares de forêts donnant 200.000 mètres cubes de bois, des vignes, etc. La houille blanche est là en abondance. Plus importante peut-être encore pour les « villes-hôtels » du Léman est l'affluence de touristes que détermine une facilité nouvelle du voyage. La statistique de l'industrie des étrangers montre que jusqu'ici l'accroissement annuel de la population moyenne a été supérieur dans les villes de la région du Gothard, Zurich, Olten, Bâle, Lucerne, à celui de Lausanne, de Berne, de Fribourg (2).

Nous devons maintenant examiner comment le Simplon est relié aux diverses parties de la Suisse :

1. Cuivre, étain, plomb, cobalt, anthracite.

2. Cf. A. Möhring, *loc. cit.*, p. 250.

cette étude montrera que la zone et la valeur actuelles du Simplon ne sont pas définitives. Et comme toute modification du réseau helvétique a sa répercussion au delà des frontières, nous ne serons pas surpris de voir que les problèmes internationaux posés par le Simplon se déplacent si l'on tient compte non plus seulement des passages aujourd'hui ouverts au commerce, mais de ceux que lui réserve un avenir prochain.

CHAPITRE II

Les voies d'accès suisses au Simplon.

Au nord des Alpes centrales et dans une orientation parallèle s'étendent deux autres chaînes dont l'une, l'Oberland, limite au sud le plateau suisse, l'autre, le Jura, le sépare au nord des vallées du Doubs et du Rhin. Le premier appartient tout entier à la Suisse, qu'il coupe en deux du Léman au Gothard. La partie méridionale du second est française ; c'est à la France qu'incombe le soin de choisir le meilleur accès au Simplon du côté occidental. La Confédération n'est donc pas libre de décider entre Lausanne et Genève, qui se disputent le titre de station de transit international. Il nous a paru préférable de ne pas séparer l'examen de ces intérêts connexes, et de reporter au chapitre II (1) l'étude des lignes qui peuvent conduire de la frontière franco-helvétique au Simplon, par l'ouest, c'est-à-dire par le Valais.

1. Troisième partie.

Au contraire, la Suisse est pleinement maîtresse de fixer le tracé entre le nord-ouest et le nord de son territoire, d'une part, le Simplon de l'autre; c'est à elle à résoudre les difficultés que soulève le passage du Jura et des Alpes Bernoises. Cette dernière chaîne est pour nous la plus importante : son percement aura de grandes conséquences, tandis que, dans le Jura, déjà traversé de plusieurs lignes, il ne s'agit que d'améliorations et de raccourcis. C'est par elle que nous commencerons.

§ 1. — *Traversée des Alpes Bernoises :*
le Lœtschberg.

Comme les Alpes des Quatre-Cantons (voir l'annexe n° I) séparent de Berne la Reuss et le Gothard, les Alpes Bernoises remplissent, pour ainsi dire, par rapport au Simplon, l'office d'une digue destinée à empêcher le courant d'échanges de traverser le plateau suisse, en le rejetant vers le sud-ouest. La ville fédérale se préoccupa de bonne heure de cette haute chaîne, qui barre au sud son horizon. La Gemmi, entre Kandersteg et Loèche, est, on l'a vu, un col inaccessible à la locomotive. Le Grimsel, débouchant au fond de la fissure où coule le Rhône, est presque une impasse. Dès 1852, on songeait à lui pour relier Berne au Valais. Quant à la Gemmi, le président

Stämpfli y voyait, en 1866, l'emplacement d'un tunnel conduisant au futur Simplon.

Les hommes d'État bernois se distinguent depuis longtemps par une sollicitude particulière pour ce qu'on appelle, chez nos voisins, la « politique ferroviaire ». Le souci des intérêts cantonaux ne leur a d'ailleurs pas fait oublier la Confédération. C'est ainsi qu'en 1870, Berne accordait 1 million au Gothard, qu'elle avait combattu. La fusion, réalisée en vue de faire aboutir le Simplon, de la société S. O.-S., avec le Jura-Berne-Lucerne (1) lui fut défavorable car la nouvelle compagnie se désintéressa du réseau local du canton. Celui-ci combattit ensuite les efforts des Vaudois et de Genève contre le rachat, titre à la bienveillance des autorités fédérales, dont elle se prévalut plus tard (2). Ajoutons qu'il s'engagea, par la loi du 4 mai 1902, à subventionner la construction et l'exploitation, par quiconque, fût-ce par la Confédération, de certaines lignes prévues. Les lois sur la comptabilité des chemins de fer, en entravant les entreprises de faible rendement, risquaient en effet de paralyser les progrès du réseau.

1. V. ci-dessus, p. 20.

2. Le gouvernement de Berne a énuméré ses droits à la reconnaissance de la Suisse entière dans une adresse au Conseil fédéral pour demander l'autorisation de construire à double voie la ligne du Lötschberg. V. *Subventionsgesuch des Kantons Bern für die doppelspurige Anlage des Lötschbergs* (31 déc. 1906).

Le percement des Alpes Bernoises est demeuré depuis près de vingt ans l'idée dominante de la politique économique du canton. Il fallait empêcher que le Simplon fût pour lui ce qu'était le Gothard, une source de prospérité voisine, mais inaccessible, où la part du lion serait pour Lausanne ou Genève, comme autrefois pour Lucerne, Zurich et Bâle.

En 1891, un projet de tunnel sous le Lœtschberg fut pris en considération (1) par le Parlement fédéral et un arrêté de concession rendu (2).

Le Lœtschberg sépare le Rhône de la vallée de la Kander, rivière tributaire du lac de Thoune, orientée dans la direction sud-nord. Ce massif se dresse sur l'itinéraire naturel le plus direct entre Berne et le centre du Valais. Mais l'inclinaison du Lœtschenthal, ainsi que l'épaisseur à perforer ont conduit certains ingénieurs à préférer un tracé longeant le cours de la Simme, qui sort du Wildstrubel et fait un coude vers l'ouest avant de se jeter dans la Kander (V. annexe n° III). Ce tracé évite d'ailleurs le lac de Thoune, en reliant directement Zweisimmen à Berne.

Un grand nombre de projets, établis par l'une ou l'autre des deux vallées, ont été mis au jour depuis quinze ans. Nous n'entrerons pas dans le détail de tous ces remaniements successifs. Il suffira de men-

1. Présenté pour la première fois en 1889 par M. l'ingénieur Teuscher. V. : *Eine Lœtschbergbahn als Zufahrtslinie zum Simplon*, etc.

2. V. message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale, 7 déc. 1891.

tionner que deux tracés furent étudiés pour le Lœtschberg, comme pour le Wildstrubel, l'un élevé, plus économique, l'autre bas, plus parfait au point de vue technique.

Remarquons ici l'évolution qu'a subie depuis quelque temps la conception des chemins de fer de montagne (1). A la suite des progrès réalisés dans les procédés de perforation et en présence des difficultés qu'offrait l'exploitation des lignes de haute altitude, comme le mont Cenis, le Gothard et l'Arlberg, on estima que l'avenir était aux tunnels de base, dont le Simplon est le type achevé. C'est aussi lui qui a donné une orientation nouvelle aux idées des spécialistes : l'expérience a montré l'énormité des obstacles matériels, de la dépense, et l'aléa d'une semblable entreprise. De plus, l'exploitation des lignes de faite est facile aujourd'hui, même en vue d'un grand trafic international, grâce à l'emploi de la traction électrique (2) : elle permet d'accroître l'intensité du trafic et de réduire les frais d'exploitation dans une proportion considérable, surtout dans les pays possesseurs de houille blanche. Elle permet aussi des convois plus rapides, plus nombreux et plus confortables.

On peut dire qu'aujourd'hui, si l'importance écono-

1. Cf., *Revue générale des Sciences*, 30 juillet 1906.

2. *Id.*, 15 avril 1907.

mique du relief, — prépondérante au temps où celui-ci régissait étroitement le prix et la vitesse des transports — n'est pas encore un souvenir historique, du moins, en ce qui concerne *l'exploitation* des chemins de fer, est-elle réduite de moitié (1). La difficulté de construction subsiste, diminuée seulement dans la mesure de la longueur même à percer. Il est évident que l'électricité ne permet pas d'affronter une pente quelconque : mais le maximum compatible avec le passage de trains rapides (60 à 80 kilomètres à l'heure) se trouve porté de 15 à 27 0/00.

Ces considérations expliquent qu'en fin de compte un tracé haut ait été adopté pour la ligne des Alpes Bernoises. Quant au choix du massif à traverser, le Lœtschberg fut définitivement préféré au Wildstrubel (2), bien que des experts, MM. Colombo, Garnir et Pontzen (V. *Antwortschrift...* etc., déjà cité) se fussent prononcés pour ce dernier. Le canton de

1. M. Thormann, dans son « Examen des projets (de lignes à travers les Alpes Bernoises) en comparant les frais d'exploitation à la vapeur à ceux de la traction électrique », montre, chiffres en main, la supériorité du second mode V. aussi « La question du chemin de fer des Alpes Bernoises » (extrait de la *France Économique et Financière*, 1907). — Le coût de l'énergie électrique de traction, au prix où se la procure la Compagnie du chemin de fer du Lœtschberg est, pour une pente de 33 0/00, inférieur à celui de la vapeur pour une pente de 15 0/00.

2. V. Rapport de la Commission d'initiative par M. Zollinger. Berne, 1906.

Berne, qui souscrit pour 17 millions $1/2$ d'actions de subvention, ne voulut pas admettre une voie qui laissait de côté le cœur de l'Oberland, l'une des régions les plus visitées de la Suisse ; il montra une fois de plus comment il savait concilier ce qu'il se doit à lui-même avec l'intérêt national et même international le plus large. Rien n'est plus légitime, et il est à souhaiter que cet exemple soit suivi en France.

Le 30 mars 1906, par arrêté du Conseil fédéral, la concession déjà accordée était rendue conforme aux plans définitifs. Bientôt après furent approuvées les conventions avec des entrepreneurs français et avec un consortium de banques ; au milieu de la même année les travaux commençaient (1).

Le tunnel des Alpes Bernoises est certainement une œuvre qui complète le réseau fédéral et doit un jour lui faire retour. Le Lötschberg, s'il échappait à l'action des C. F. F. serait un concurrent redoutable au Gothard et à toute une section de la ligne du Simplon (mais non à ce tunnel proprement dit). Sans doute les pouvoirs publics possèdent-ils, même vis-à-vis d'une entreprise privée, des moyens de coerci-

1. Les caractéristiques de la ligne sont les suivantes : elle va de Frutigen à Brigue (le tronçon Berne-Thoune-Spiez-Frutigen est déjà en exploitation) en traversant le Lötschberg par un tunnel de 13,735 m. de long. Point culminant : 1,245 mètres. Rampes maximales, 27 0/00. Courbes minima, 300 mètres de rayon. Dépense, 83 millions.

tion étendus. Par exemple, la loi du 27 juin 1901 sur les tarifs déclare que les lignes ne faisant pas partie du réseau fédéral ne peuvent revendiquer des tarifs basés sur la plus courte distance que si cette mesure ne lèse pas les intérêts des C. F. F. Dans l'espèce, ceux-ci ont usé de leur droit et exigé une majoration de 38 1/2 0/0 — équivalente à celle qui sera appliquée au Gothard après le rachat — sur les sections montagneuses de la distance Thoune-Brigue. Comme le Gothard est exploité à la vapeur (1), on admet que les sections de montagne sont celles où les déclivités dépassent 15 0/00. Il est à désirer, pour les deux parties, que cette concurrence dure le moins possible. Or, la Confédération estime le Lötschberg prématuré, et là est la raison de son attitude réservée vis-à-vis de l'entreprise bernoise (2). Elle eût attendu volontiers une douzaine d'années ce magnifique complément du réseau suisse. Les C. F. F. n'ont pas encore assuré sur des bases assez solides leur situation financière pour être à même de l'acquérir aujourd'hui.

Remarquons aussi, par analogie avec une constatation précédente, que le Berne-Brigue, fût-il incorporé au domaine fédéral, permet au transit international une économie de voies helvétiques, puisque,

1. On étudie aujourd'hui l'application de l'électricité à cette ligne.

2. Elle accorde néanmoins une subvention de 6 millions, qui doit être consacrés à l'établissement du tunnel à double voie.

pour Bâle et Delle, les distances (1) à la frontière italienne s'établissent aux chiffres ci-dessous :

Bâle-Gothard-Chiasso	312 km.
Delle-Gothard-Chiasso	391 —
Bâle-Berne-Lötschberg-Simplon-Iselle. .	249 —
Delle-Berne-Lötschberg-Simplon-Iselle .	249 —

Mais, ainsi que nous le savons, le développement du trafic compensera cet inconvénient.

Quant à la ligne actuelle du Simplon, elle n'emprunte, de Vallorbe à Iselle (2), que 207 kilomètres de territoire suisse, c'est-à-dire moins que la ligne future. A cet égard, le Lötschberg constituerait pour les C. F. F. un bénéfice sur la longueur exploitée. Mais en attendant qu'il passe entre les mains de cette administration, celle-ci sera mal partagée si, comme il est probable, une entente intervient entre les deux lignes concurrentes pour la distribution du trafic.

Le tunnel du Lötschberg peut être considéré comme un prolongement du tunnel du Simplon. Ce dernier débouchera désormais non plus derrière le mur d'enceinte du plateau suisse, mais au cœur du

1. Ce sont des distances réelles. En les majorant proportionnellement, l'infériorité du Gothard subsisterait. Elle s'accusera en réalité, puisque la longueur à majorer est moindre au Lötschberg.

2. La distance Pontarlier-Iselle elle-même est, par Berne-Lötschberg (entrée en Suisse aux Verrières), inférieure de 6 kilomètres à l'itinéraire actuel par Vallorbe-Lausanne.

plateau. La zone en sera élargie dans une mesure que nous avons maintenant à déterminer, aux dépens de la ligne valaisanne et du réseau français P.-L.-M. d'un côté, de l'autre aux dépens du Gothard. D'après ce qu'on a déjà vu, il est évident que la zone spéciale du Lœtschberg comprendra toute la région contestée entre les deux grands chemins actuels du trafic international, que, par conséquent, elle assurera le triomphe du Simplon.

La question de savoir jusqu'où s'étendra vers l'ouest cette zone spéciale, autrement dit la recherche de la limite entre les domaines respectifs du Simplon *via* Berne et du Simplon *via* Lausanne, intéresse surtout la France : comme plus haut pour les voies d'accès suisses de l'ouest, on remettra cette étude à la 3^e partie, chapitre II. Il ne s'agit donc ici que d'évaluer jusqu'où s'exercera vers l'est l'attraction du Lœtschberg-Simplon, de voir à quel degré le passage romand et français s'ouvrira à l'influence germanique.

Il est inutile de revenir sur la discussion des méthodes d'appréciation : elle a été d'autant plus vive en Suisse que l'intérêt des C. F. F. y est engagé d'une manière complexe : la Confédération doit, en effet, en n'autorisant que des tarifs suffisamment majorés, lutter contre la voie rivale ; mais il importe aussi qu'elle ne déprécie pas trop une ligne qu'elle reprendra plus tard. Les prévisions des C. F. F. sont peu

favorables à celle-ci. D'après la distance majorée qu'ils admettent (Thoune-Brigue = 108 km. au lieu de 82), la zone relative à Milan ne s'étend à l'est que jusqu'à la ligne Berne-Moutiers-Delémont-Bâle-Colmar-Metz-Liège-Amsterdam (1). Ils envisagent comme une faveur pour le Lötschberg le partage avec le Gothard du trafic Bâle-Milan et passent sous silence le trafic Bâle-Gênes, vraisemblablement perdu pour eux, en ce qui concerne tout le territoire situé à l'ouest de la ligne Bâle-Fribourg-Carlsruhe-Francfort-Hanovre-Hambourg. Pour Gênes, qui se trouve à peu près à la longitude du Simplon, les prétentions des C. F. F. sont impossibles à soutenir.

D'autres évaluations ont été faites par les experts internationaux et par M. Zollinger (2). Elles s'appuient sur les distances réelles, afin, disent MM. Colombo, Garnir et Pontzen, de tenir compte des mesures de concurrence probables, que le Gothard sera amené à prendre, et aussi de la rivalité avec la ligne Lausanne-Brigue.

Bâle ne relève pas aujourd'hui du Lötschberg, mais les raccourcis projetés dans le Jura bernois (V. ci après)

1. Cf. Lettre de la Direction Générale des C. F. F. à M. Hirter, président de la commission d'initiative (8 juin 1906).

2. Voir *Antwortschrift*, etc. déjà cité, et le rapport de M. Zollinger. — Il est intéressant de rapprocher de leurs chiffres ceux de Teuscher, l'auteur du premier projet de percement des Alpes Bernoises, qui tient compte de distances virtuelles calculées suivant une formule

donneront à ce passage un avantage, pour Bâle-Milan, de 2 kilomètres effectifs. Bâle sera donc en tout cas voisine de la limite et le Gothard aura encore prise sur cette porte du Rhin. Si on fait la comparaison en supposant le Lœtschberg non majoré, il peut prétendre au trafic d'une région qui atteint presque Lucerne. Dans l'hypothèse des experts internationaux au contraire, la zone s'élargit seulement au delà de la frontière allemande ; elle est bornée par la ligne Bâle-Francfort-Hambourg. L'artère rhénane n'aura plus le Gothard comme unique débouché. En Suisse, la limite orientale de la zone du Simplon est reportée près de la frontière bernoise (lac de Brienz-Olten) ; à l'ouest, tout le territoire situé au-dessus d'une ligne tirée de Pontarlier à Fribourg n'aura plus intérêt à gagner le Simplon par le tracé qui longe le Rhône.

La zone maritime(1) s'étend plus largement encore, puisque les deux itinéraires bifurquent, non à Milan, mais au sud du lac Majeur, plus près du Simplon que du Gothard. Celui-ci n'offrira plus d'avantages sensibles au trajet de Lucerne à la mer. Pour Bâle, il donne 540 kilomètres, contre 475 par Berne. La frontière franco-suisse cessera sans doute de coïncider avec la

aujourd'hui inacceptable (*Die Lœtschbergbahn in ihrer Bedeutung für den internationalen Verkehr*, 1893). V. aussi *Neue Zürcher Zeitung*, 1897, n^{os} 85 à 92.

1. Gênes étant le point visé.

limite de la zone d'attraction du port italien, et la région de Pontarlier, comme celle de Belfort, risque d'échapper à Marseille.

En résumé, le tunnel du Simplon prolongé par celui des Alpes Bernoises, se trouvera placé sur les routes de tous les grands ports septentrionaux à Milan, ainsi que d'une moitié de la Suisse à Gènes. Il prend possession des deux grandes portes de la Suisse sur le nord, dont l'une, Bâle, lui échappait entièrement ; l'autre Delle, lui était contestée (pour le parcours Delle-Milan).

Que représente, relativement à l'intensité du trafic, ce bénéfice territorial ?

D'après les experts internationaux, tout le trafic franco-italien qui se fait par le Gothard (le point d'entrée et de sortie est Delle) appartiendra au Lœtschberg (1). Le montant en est de 12.901 tonnes (2). Entre l'Italie d'une part, et la Belgique, la Hollande, l'Angleterre de l'autre, les deux tiers des échanges faits par le Gothard lui sont attribués à titre d'un avantage de 6 kilomètres pour la ligne Anvers-Lœtschberg-Milan. Soit 33.000 tonnes au lieu de 8.806

1. Distance de Delle à Milan, par le Gothard : 445 k. Par le Lœtschberg : 394 km.

Distance de Delle à Gènes, par le Gothard : 589 k. Par le Lœtschberg : 505 km.

2. Comme on l'a vu précédemment, le Simplon proprement dit n'en recevait que 3/4.

(Cf. p. 61). De même, on escompte deux tiers du transit suisse entre l'Italie et l'Allemagne, passant par Bâle, soit 94.000 tonnes, dont aucune part ne revenait au Simplon.

Quant au commerce italo-suisse, on conçoit qu'une forte proportion du tonnage qu'en posséderait le Löetschberg passe déjà aujourd'hui par le Simplon et ne peut par suite être comptée comme un bénéfice pour celui-ci (abstraction faite du développement des échanges). Cependant l'extension de la zone maritime ne permet pas de l'estimer à moins de 80.000 tonnes.

Reste enfin un trafic local très important. Comme le Gothard, le tunnel du Löetschberg est situé à l'intérieur de la Suisse, alors que toute marchandise franchissant le Simplon sort nécessairement de ce pays ou y entre. Ce trafic local comprend soit le commerce du Valais avec les autres cantons, soit celui des diverses stations de la ligne entre elles. Il sera en grande partie créé par la ligne elle-même, de telle sorte qu'on ne peut ici négliger l'élément nouveau. Les experts donnent le chiffre de 60.000 tonnes (1) ; nous n'avons d'ailleurs pas à l'envisager dans le calcul de la quantité qui accroît au Simplon. Cette dernière se monte à 200.000 tonnes ; mais observons encore une fois que ce chiffre ne correspond qu'aux

1. Cette estimation est très faible, par comparaison avec le Gothard où le trafic interne ne représente pas moins de 45 0/0 du total. Cf. Rapport de M. Zollinger.

détournements effectués aux dépens du Gothard, et peut-être, dans une faible mesure, de la ligne Lyon-Marseille : n'y est pas comprise l'augmentation de trafic, que certains économistes jugent devoir atteindre au minimum la moitié du tonnage susdit.

La circulation du Simplon sera donc presque doublée après 1914, année que l'on suppose devoir être la première de l'exploitation du chemin de fer bernois. Les promoteurs de celui-ci n'avaient pas tort de croire, à une époque où le Simplon apparaissait comme un lointain rêve d'avenir, que le percement de l'Oberland en hâterait la réalisation : « S'il n'a pas abouti plus tôt, disait M. Teuscher en 1893, c'est qu'on ne lui voyait comme voie d'accès que la vallée du Rhône (1), ce qui constituait un cercle d'intérêts insuffisant. » De plus, par le nord lui arriveront directement ces minerais, ces métaux, ces houilles dont nous avons constaté la rareté dans sa zone (2).

1. Il faut prendre garde que la ligne proprement dite du Simplon (Iselle-Lausanne) a 168 km., tandis que Iselle-Thoune en a 104 (la seule partie commune étant celle entre Iselle et Brigue), — si on compare des quantités de tonnage exprimées en chiffres respectivement rapportés à ces deux longueurs.

2. Nous laissons de côté le transport des personnes pour ne pas allonger davantage ces données statistiques : remarquons seulement que l'Oberland est déjà de toute la Suisse la région où l'affluence des touristes est la plus considérable.

§ 2. — *Traversée du Jura : l'accès au Lœtschberg.*

Les lignes qui franchissent le Jura suisse n'ont pas été créées en vue du trafic international. Un simple coup d'œil sur la carte montre quelles sinuosités dessine par exemple la ligne de Berne à Delle ou à Bâle, quelle différence révèlent ces tracés anguleux, ces lacets où semble s'affirmer le désir de contourner à tout prix l'obstacle, avec les grandes lignes droites du Simplon, ou même, en plusieurs endroits du Gothard (1).

C'est que le Jura, en raison de sa forme et de sa constitution géologique, présente des difficultés peu en rapport avec l'épaisseur et l'altitude médiocres de cette chaîne. Les vallées sont étroites et encaissées, elles communiquent difficilement ensemble ; leur direction générale ne permet de les utiliser qu'au prix de longs détours. Or, nous verrons plus loin de quelle conséquence peut être la moindre réduction dans les itinéraires aboutissant au Simplon par le nord-ouest.

On a déjà indiqué que Bâle tomberait dans la zone du Lœtschberg après l'exécution d'un raccourci, par lequel elle serait rapprochée de Berne. Un tunnel est

1. Mêmes zigzags sur toute les lignes qui traversent le Jura : Neuchâtel-La Chaux de Fonds-Morteau-Besançon, Lausanne-Pontarlier Genève-Culoz. La plupart ont aussi des rebroussements.

en construction sous le Weissenstein, entre Moutiers et Soleure. Delémont (et par suite Bâle comme Delle) (1) est rapproché de Berne de 6 kilomètres et de fortes rampes sont évitées. La distance peut encore être réduite davantage, par l'un ou l'autre des tracés proposés par les experts internationaux : ils préconisent soit un raccourci Moutiers-Granges, grâce auquel on éviterait le lacet de Sonceboz, mais non celui de Bienne, soit un raccourci plus complet Moutiers-Granges-Büren, qui donnent une économie respective de 15 et de 22 kilomètres. L'infériorité du Moutiers-Soleure est chose établie. Mais on n'est pas d'accord sur un tracé définitif pour le Moutiers-Granges (2). Celui-ci a d'ailleurs beaucoup d'ennemis, d'abord le canton de Soleure, qui patronne une ligne Soleure-Berne, puis les C. F. F., qui cherchent à rapprocher le Gothard de Bâle par la correction du tunnel du Hauenstein, entre Bâle et Olten (3). Leurs intérêts se trouvent en lutte avec le ceux de la plupart des cantons du nord ouest : comme il est naturel, ils s'inspirent avant tout des besoins du réseau fédéral, quand une demande de concession intervient. Aussi l'opinion réclame-t-elle souvent un plan d'ensemble, émané du conseil fédéral. Cette mesure atténuerait les rivalités et les

1. Ceci importe surtout pour Delle, car Bâle-Berne est plus court par Olten.

2. V. *Antwortschrift*, etc, p. 69 suiv.

3. Cf. *Journal de Genève*, 6 juillet 1907. *Le Temps*, 9 février 1907.

froissements entre les cantons de Berne, Bâle, Soleure et Argovie (1).

Plusieurs améliorations dont il vient d'être question sont relatives non seulement à la longueur du tracé, mais à son profil (2). Le relief en effet conserve ici son importance. On conçoit sans peine que la traction électrique soit d'une application difficile pour des lignes de plaine, exploitées par la vapeur sur toute leur étendue, qui ont seulement à franchir une chaîne étroite comme le Jura. Cette remarque vise surtout la partie bernoise, beaucoup moins massive et moins épaisse que le Jura français, à la hauteur de Pontarlier, par exemple.

Cette région est traversée par deux voies d'accès au Lœtschberg que nous nous bornerons à indiquer : l'une est la ligne de Besançon à Neuchâtel, qui n'a pas d'importance internationale ; l'autre, celle de Pontarlier à Neuchâtel, qu'on aura plus loin à comparer aux autres itinéraires entre Paris ou la mer du Nord et le Simplon. Les déclivités y atteignent 210/00 (Passage des Verrières. Altitude max. : 945 m.).

En résumé, le Simplon ouvre la Suisse française

1. Cf. *Basler Nachrichten*, 10 mai 1907. *Bulletin commercial suisse* 15 mai 1907.

2. Ligne actuelle Delémont-Berne par Bienne ; altitude, 780 m. Rampes, 25 0/00. Par Moutiers-Granges, rampes, 12 0/00, altit., 559 m. Par Moutiers-Soleure, rampes, 28 0/00, altit., 736 m. La rectification du Hauenstein ne change pas la longueur réelle de la ligne.

au transit international ; mais le commerce intérieur, les relations réciproques des cantons ne sont activés ou déplacés que dans une mesure restreinte. Le Valais, qui détient la clef du tunnel, reste isolé, sans attache avec ses voisins, à l'exception de Vaud. Équilibre économique des différentes régions vis-à-vis de l'étranger, — on s'en rendra compte plus clairement en étudiant les intérêts des autres pays — mais pas plus de cohésion, d'unité. Le développement commercial manifeste plus d'antagonismes que d'harmonies, comme il arrive souvent là où l'organisation des transports prend une prépondérance marquée : ce dernier phénomène résulte lui-même du fait que les Suisses, « portiers des Alpes », exploitent les passages dont ils sont maîtres et qu'une de leurs richesses principales, la beauté de leurs montagnes, ne se déplace pas.

Dans la mesure du possible, le Löetschberg suscitera au contraire de nouveaux courants intérieurs. Sans doute réduira-t-il la part de Lausanne aux profits du Simplon, mais moins qu'on ne pourrait croire, car il répond à un besoin international différent. Quant au Valais, c'est, après l'Italie, la Suisse entière qui lui devient accessible. Enfin, la ville fédérale — et avec elle les portes de Delle et de Bâle — prennent entrée au Simplon, qui, sans se détourner de l'Occident, regarde ainsi par surcroît vers le Détroit et l'Angleterre.

TROISIÈME PARTIE

LE SIMPLON ET LES INTÉRÊTS FRANÇAIS

CHAPITRE PREMIER

Conséquences économiques du Simplon pour la France
Comment se pose le problème des voies d'accès.

Depuis un demi-siècle que le problème du Simplon s'est posé pour la première fois, la France semble n'avoir jamais pu se faire une idée nette de l'influence réservée à ce tunnel sur ses destinées commerciales et industrielles. Ce n'est pas que l'opinion y soit demeurée indifférente : nulle question qui, en ces dernières années, ait été plus débattue entre les publicistes. Parmi eux comme au Parlement, les avis les plus opposés se sont fait jour. On a dit que le Simplon était pour nous une œuvre de défense économique nationale, on a dit aussi qu'il s'était fait malgré notre pays et contre lui. Les compétitions lo-

cales n'expliquent pas seules ces divergences : on doit les attribuer aussi à la complexité des intérêts généraux — également respectables — qui sont engagés dans toute réforme portant sur le système des communications. Chacun de ces intérêts généraux ne représente qu'un aspect de l'intérêt national. Ce qui est nécessaire, c'est de dégager celui-ci dans son ensemble, en tenant la balance exacte entre ceux-là.

Quelle a été, dans le passé, l'attitude du gouvernement français à l'égard du Simplon ?

En 1870, le Corps législatif avait été saisi d'une proposition de subvention au Simplon. La même idée fut reprise en 1873; devant l'Assemblée nationale, le rapporteur, M. Cézanne, fit ressortir que, du côté italien, la disposition des lieux ne permettait qu'un tracé en pente rapide et conclut ainsi: « La voie du Simplon procurerait bien, de Paris à Plaisance, sur la voie du Mont-Cenis, un raccourci de 67 kilomètres sur 989..., mais avec l'obligation de franchir deux chaînes de montagne au lieu d'une. Ce n'est pas pour ce maigre profit que la France dépensera des millions en vue de faire concurrence au passage exclusivement français du Mont-Cenis (1). »

Pendant les années suivantes, le Conseil fédéral

1. Cf. *Mont Blanc ou Simplon*, par J. Philippe, député d'Annecy (1880), et F. Dreyfus, *Le tunnel du Simplon et les intérêts français*. — Le rapport de M. Cézanne, au nom de la Commission d'enquête sur le régime général des chemins de fer, fut déposé le 28 mai 1874.

tenta vainement d'obtenir du gouvernement français une promesse précise, malgré les dispositions favorables de Gambetta. La majorité du Parlement était hostile au Simplon et lui opposait une ligne par le mont Blanc, soit qu'on crût à la supériorité de cette dernière, soit pour éviter de prendre une décision. La discussion des conventions Raynal absorbait le ministre des Travaux publics. Quant à la Compagnie P.-L.-M., elle manifestait peu de sympathie pour un projet susceptible de porter atteinte à ses recettes. On comprit si bien en Suisse qu'il n'y avait, à cette époque, rien à espérer de la France, que bientôt après intervint, sur l'initiative de Fribourg, l'entente des cantons romands (1885-86), précédemment rapportée.

Depuis lors, un revirement complet s'est produit dans l'esprit public et l'on a peine à s'expliquer aujourd'hui l'indifférence générale de cette époque. La plupart des raisons alléguées contre le Simplon peuvent maintenant être jugées comme mal fondées. Ainsi en est-il tout au moins des considérations stratégiques, de la circonstance que le Simplon est situé en territoire étranger, de la prétention de se contenter du Mont-Cenis pour les relations franco-italiennes et le transit international. Le rapporteur de 1874 a d'ailleurs commis une erreur d'appréciation manifeste en déclarant que la limite séparative du Gothard et du Mont-Cenis passerait par Bâle et

Strasbourg. Nous avons vu que sa direction est à peu près Pontarlier-Dijon-Rouen (relativement à Milan). Suivant M. Vauthier (1), Paris échappe au Mont-Cenis. En théorie, la question n'est pas douteuse, puisque les distances réelles de Paris à Milan sont de 947 kilomètres par Modane, de 870 par le Gothard. En fait la supériorité de celui-ci est atténuée par les majorations de taxes et l'impossibilité d'obtenir des vitesses aussi grandes. Jusqu'en ces dernières années, les voyageurs avaient intérêt à choisir le passage français.

D'autre part, est-il permis de dire que ce dernier suffisait aux relations de la France avec l'Italie (2) ? Remarquons que le réseau reliant la péninsule aux pays qui l'entourent du côté du nord et du nord-est se compose de six lignes (sans compter le Lœtschberg, qui se fait, et la ligne des Alpes orientales, qui se fera avant peu) : Gothard, Brenner, Munich-Venise, Munich-Trieste, Vienne-Venise, Vienne-Trieste.

Cette ligne unique du Mont-Cenis présente-t-elle du moins des conditions géographiques ou techniques irréprochables ? En aucune façon. Le tunnel débouche sur Turin plutôt que sur Milan ; il se trouve

1. *Op. cit.* (v. la carte).

2. Le Mont-Cenis était la seule porte ouverte entre les deux pays ; la ligne dite de la « Corniche » n'a qu'une importance commerciale secondaire. Une ligne Coni-Nice, par le col de Tende, est actuellement en construction.

très à l'écart de la direction Paris-Milan ; les pentes sont fortes et l'altitude maxima considérable ; enfin la voie n'est pas encore doublée en Italie, entre Modane et Suse, malgré une intervention diplomatique auprès du gouvernement italien (1). L'encombrement de la circulation à Modane suscite des plaintes fréquentes. Il faut aussi rappeler — nous avons déjà eu l'occasion de le mentionner — que la Compagnie P.-L.-M, à certains égards, n'a pas intérêt à améliorer les conditions des transports sur cette ligne, qui relie directement Lyon et Genève à Gènes.

Pour toutes ces raisons, il n'y a pas lieu de se préoccuper, autant qu'on le faisait il y a vingt ans, de la diminution de trafic sur la ligne de Modane. Elle regagnera peu à peu le tonnage perdu, comme le Gothard en offre l'expérience : il n'a pas empêché le Mont-Cenis (Culoz-Modane) de regagner, de 1883 à 1902, plus de 4 millions de tonnes kilométriques.

Au regard de la France, le résultat le plus immédiat du Simplon est d'établir une communication directe entre Milan et une partie de notre territoire dont Paris occupe à peu près le centre (2). Sauf un tunnel possible entre la Haute-Savoie et l'Italie, c'est de toutes les directions la plus courte. Un quart de

1. Cf. Chambre des députés. Séance du 21 novembre 1905. Discours de M. A. Perrier.

2. Paris-Milan : 832 kilomètres (distance réelle) par Pontarlier et Lausanne.

la France, tributaire du Gothard, est affranchi des lignes allemandes, un autre quart évite le détour par Turin. Si M. Cézanne se refusait à admettre que la région parisienne elle-même pût trouver profit au Simplon, c'est qu'il s'appuyait sur des distances virtuelles imaginaires (1).

- * Entre ces grands centres de production et de consommation, Haute-Italie, Bourgogne, bassin de la Saône, de la Loire, de la Seine, de la Somme, Normandie, il est incontestable que l'ouverture du Simplon développera les échanges et créera des relations nouvelles. On a cherché à préciser cette idée en prenant des exemples, la houille, les vins, le blé. La houille ne nous semble pas pouvoir donner d'indications utiles, d'abord parce que nos grands charbonnages sont à la lisière de la zone d'attraction certaine du Simplon, ensuite parce que beaucoup d'industries doivent tenir compte de la qualité des houilles qu'elles emploient, et par suite, du lieu d'origine. Les distances et les prix autoriseraient à croire, que les usines lombardes s'approvisionneront désormais en France et non en Angleterre : il serait pourtant imprudent d'affirmer qu'il en sera ainsi. En ce qui concerne les vins, M. Vauthier estime que l'abréviation de distance entre Dijon et Milan, « deux centres fournissant un produit destiné aux mêmes fins, mais

1. Elles étaient calculées d'après un tunnel de faite.

présentant d'un marché à l'autre des différences caractéristiques notables », déterminera des échanges jusqu'ici impossibles (1). Quant au blé, la distance entre Milan et Gray, centre du trafic des céréales dans l'est de la France, est réduite de 595 kilomètres (*via* Gothard) à 540, ce qui nous permettra, dans certains cas, de faire concurrence, sur les marchés du Pô, au grenier de l'Italie, la Pouille.

Mais le Simplon ne rapproche pas seulement l'Italie de la France ; il la rapproche aussi de la Suisse, autrement dit, au point de vue où nous nous plaçons ici, il suscite, dans ce pays, une concurrence à la France. Notre commerce avec la république voisine est d'une grande activité, elle vient au quatrième rang parmi nos acheteurs européens (2). La situation géographique de la Suisse occidentale, entre les départements du Doubs, du Jura, de l'Ain, de la Haute-Savoie, a créé de part et d'autre de la frontière une solidarité d'intérêts que seules, les mesures douanières rompent parfois. Genève est la capitale économique de la zone franche. Le Morvan, le Bourbonnais, les régions desservies par le canal du Centre, cette « véritable rue d'usines » (3), sont à même d'alimenter le marché helvétique de produits

1. Vauthier, *op. cit.*, p. 107.

2. Il n'est pas question ici du transit, mais seulement du commerce spécial (continental).

3. Laffitte, *op. cit.*, p. 44.

minéraux, le Lyonnais lui envoie des tissus, la Bourgogne, des vins, la Provence, des primeurs.

Or, ce marché risque de nous échapper depuis que Genève, Lausanne, Neuchâtel — en général, toute la Suisse romande — ont directement accès à Milan. De cette ville à Lausanne, par exemple, la distance est réduite de 40 0/0, alors que le trajet de Lausanne à Lyon ou à Dijon est toujours le même. Le lac Léman cesse d'être, comme jusqu'ici, plus éloigné de la capitale lombarde que de Paris. Le Lœtschberg terminé, il en sera de même pour tout le nord-ouest suisse.

Ces remarques nous conduisent à rechercher s'il n'est pas possible d'améliorer les communications franco-suisse, de manière à balancer l'influence du Simplon (1) : cette question intéresse d'ailleurs au plus haut degré les relations franco-italiennes elles-mêmes. En constatant l'évidente utilité de la ligne Paris-Simplon-Milan, nous avons supposé implicitement que son tracé — *via* Dijon-Pontarlier-Vallorbe-Lausanne — offrait des qualités géographiques ou techniques proportionnées au rôle commercial de cette grande artère. La vérité est que ces qualités n'existent

1. Assurément, ce point de vue ne saurait être laissé de côté. Mais il est curieux de constater que certains économistes ont réduit toute la question du Simplon à celle des relations entre la Suisse et la France ou entre la Suisse et d'autres pays (Angleterre, Amérique), à travers le territoire français. V. plus loin.

pas et que, malgré l'urgence d'un perfectionnement, les pouvoirs publics n'ont pas su, depuis plusieurs années, prendre une décision définitive. On va donc examiner les reproches qui peuvent être adressés au réseau actuel et préciser, par là même, les desiderata auxquels il doit satisfaire — en ce qui concerne d'abord, le commerce spécial continental, le seul qui nous ait occupé jusqu'ici, puis le transit, enfin les intérêts des ports. Dès lors, il ne restera plus, dans un chapitre suivant, qu'à passer en revue, à la lumière des conclusions dégagées, les diverses solutions proposées au problème des voies d'accès françaises au Simplon (sans oublier qu'il est nécessaire d'agir de concert avec la Suisse) et aux problèmes connexes.

Il existe aujourd'hui trois voies ferrées conduisant de la France au Simplon(1): l'une passe par Pontarlier-Vallorbe, l'autre par Culoz-Genève, la troisième longe la rive méridionale du lac Léman et pénètre sur le territoire suisse à Saint-Gingolph. La première, dite ligne de Jougne, est, au point de vue des relations Paris-Milan, la plus intéressante pour nous. Elle franchit le col des Hôpitaux à 1.012 mètres d'altitude et traverse tout le plateau jurassien, où la cir-

1. En négligeant la ligne Besançon-Neuchâtel, qui n'a qu'un intérêt régional.

culation est souvent interrompue pendant la mauvaise saison. Les rampes atteignent 25 millimètres par mètre, les courbes de faible rayon sont nombreuses. Ajoutons que de Pontarlier à Vallorbe la voie est unique et que, dans la partie située au delà de la frontière, la tracé n'est pas moins défectueux qu'en France (rebroussement à Vallorbe, pentes rapides et courbes entre Vallorbe et Bussigny).

C'est là une ligne de touristes, sans aptitude au grand trafic, incommode et coûteuse à l'exploitation : ses défauts sont de telle nature qu'aucun progrès technique ne peut permettre d'y remédier, fût-ce la traction électrique elle-même. Au contraire, il n'est pas impossible de rectifier le tracé, de le reconstruire en certains points comme on le verra bientôt.

Cette ligne de Jougue, dans la pensée des Vaudois, qui en eurent l'initiative (1856-1870) devait servir d'amorce au Simplon ; par suite, elle fut conçue avec un caractère tout différent de celui qu'on lui voit aujourd'hui (1). Dès 1881, les intéressés élaborèrent le projet de raccourci actuellement remis en question.

La médiocrité technique du tracé n'est pas le seul grief invoqué contre le Pontarlier-Vallorbe : on lui reproche aussi sa direction. Selon certains publicistes, si le mont Cenis conserve, à côté du Simplon,

1. Les circonstances politiques et l'hostilité du P.-L.-M. firent abandonner les projets primitifs. Cf. sur ce point *Le percement du Simplon*, par F. Bonjour, député au grand Conseil vaudois (1906).

la moitié de la France dans sa zone d'attraction, la faute en est à cette ligne, qui aborde le territoire suisse en un point trop septentrional pour être utilisée avec profit par telle ou telle province du centre ou de l'ouest. L'argument peut surprendre : nous le retrouverons à propos du transit qu'il vise plus expressément. Ce qu'il faut en retenir ici, c'est que les échanges franco-suisses (1) ne sont peut-être pas facilités comme il conviendrait par le réseau dont ils disposent. D'autre part, il est certain que la partie de la France située au sud de la ligne indiquée plus haut (V. p. 40) voit ses intérêts atteints, dans une certaine mesure, par l'ouverture du Simplon : car ses moyens d'action sur les marchés italiens restent les mêmes qu'auparavant, tandis que des concurrents possibles gagnent du terrain, en France ou à l'étranger. Nos producteurs du Midi, par exemple, qui envoient des fleurs et des fruits aux stations du Léman, perdent aujourd'hui cette clientèle au profit des maraîchers et horticulteurs lombards (2).

Il est donc à souhaiter que la zone française du Simplon s'étende aussi largement que possible vers le sud. Sans doute, la distribution des voies ferrées peut y contribuer. Mais on doit redouter de sacrifier

1. Par exemple pour les régions de Châlon-sur-Saône, de Mâcon, de Moulins.

2. Cf. Loiseau, La question du Simplon, p. 6. (Extrait de la *Revue hebdomadaire*, 1901.)

un intérêt moindre à un intérêt supérieur. Or la géographie oppose, à cet égard, le Centre à la région parisienne, au Nord. La ligne d'accès principale doit avant tout réduire au minimum la distance de Milan à Paris et au Nord (1). Aucune difficulté ne se présenterait, si l'on disposait du budget des travaux publics : il serait alors facile de créer l'organe correspondant à chacune des fonctions attribuées au Simplon. Encore faut-il supposer que chacune des lignes ainsi construites recevrait un trafic rémunérateur, — hypothèse peu vraisemblable.

Puisque, dans la pratique, le problème est limité par des nécessités financières, force est de choisir, entre deux sacrifices, le moindre. Au surplus, ce n'est pas à dire qu'on doive s'en tenir à une solution unique, à une seule rectification ou construction de voie. On a parlé d'une dépense de 100 millions, en alléguant que la France n'a pas contribué au percement du tunnel, comme il eût été juste. La moitié de cette somme suffirait à donner satisfaction à tous les intérêts défendables, à condition de ne pas exagérer ces derniers par des moyens artificiels. De même, on ne peut empêcher les voyageurs et les marchandises qui circulent entre la France et l'Italie par le Simplon, et non plus par le mont Genis, d'emprunter moins

1. Cf. Discours de M. L. Jauet à la Chambre des députés, séance du 21 novembre 1905.

longtemps les lignes françaises (1). A cet égard, celles qui pénètrent en Suisse, soit à Genève, soit, après avoir traversé la Haute-Savoie, à Saint-Gingolph, sont plus satisfaisantes. Elles sont, par contre, inaptes au trafic Paris-Milan, par leur direction (détour par Mâcon, Bourg, Ambérieu, Culoz), comme par leur profil (ligne très sinueuse de Bourg à Bellegarde, tunnel du Credo, instable et dangereux — entre Bellegarde et Saint-Gingolph, voie unique, établie pour l'intérêt local).

Ces deux tracés sont susceptibles d'améliorations grâce auxquelles ils pourront être utilisés par une partie du Centre et de l'Ouest, avec plus de profit que le tracé par Pontarlier. Quant au Lyonnais, il ne semble pas possible de l'intéresser au Simplon, ni même de le rapprocher sensiblement de la Suisse, par suite de la construction géologique du Jura méridional.

En résumé, le commerce spécial par voie de terre entre la France d'une part, la Suisse et l'Italie, de l'autre, exige une ligne Paris-Milan aussi directe que

1 Cet inconvénient est, du reste, moindre qu'on ne pourrait croire. Le mont Cenis garde le trafic de Paris avec le Piémont, celui de Lyon avec Milan. Quant au trafic Paris-Milan, il passait, en grande partie, par le Gothard (les marchandises surtout), son point de sortie était donc Delle. (Cf. *Annales des Sciences politiques*, 15 juillet 1906, p. 470.) — Remarquons aussi que le Löetschberg livrera passage à une ligne Paris-Delle-Berne-Milan : il importe que la voie de la Suisse française ne soit pas plus longue que cette voie de la Suisse allemande.

possible, apte au grand trafic international, c'est-à-dire capable de livrer passage à des trains rapides et lourds (1), dirigée de préférence, ajouterons-nous, sur la Suisse romande à travers les provinces françaises avoisinantes. Quant à l'extension sur notre territoire de la zone du Simplon, si on la juge possible, elle dépend, non de la direction donnée à l'artère Paris-Milan, mais d'un meilleur aménagement des lignes trans-versales Lyon-Bellegarde-Saint-Gingolph, Moulins-Bourg-Bellegarde, etc.

Nous avons jusqu'ici laissé de côté le nord-est de la France. C'est qu'il ne s'agit pas là de compétitions au sein d'un même pays, mais d'une véritable concurrence internationale. Ceci nous amène à la question du transit. A la vérité, elle est liée à celle de la prospérité des ports. On en détachera néanmoins, pour l'examiner ensuite à part, ce qui a trait à Marseille.

Il a été contesté qu'un pays eût intérêt à attirer chez lui les courants commerciaux qui passent au delà de ses frontières, à se faire le roulier de ses voisins. Quoi qu'il en soit, cet intérêt devient plus incertain encore quand les Chemins de Fer consentent, en faveur du transit, de lourds sacrifices ; c'est alors le contribuable qui paie le service rendu

1. Pourvu que cette condition soit satisfaite, il n'est pas nécessaire, comme on l'a dit, que le Jura soit franchi à une altitude aussi basse que celle du Simplon.

à l'étranger, à moins que l'élévation des tarifs n'en fasse retomber les frais sur le commerce spécial. Il importe donc que notre pays puisse offrir au transit des voies assez supérieures aux lignes rivales pour permettre d'éviter l'application de tarifs de concurrence (1) et les risques d'exploitation à perte. C'est le service que le Simplon peut lui rendre, service dont on ne saurait exagérer l'importance (2) : il suffit, pour s'en rendre compte, de voir les efforts des États voisins pour accaparer le trafic de l'Europe centrale.

Le transit français a résisté, non sans peine, à ces efforts ; l'activité déployée par les Compagnies a même su pallier, dans une certaine mesure, les fâcheuses conséquences de l'ouverture du Gothard, qualifiée parfois, peut-être prématurément, de « Sedan économique » (3). Le tonnage véhiculé à travers notre territoire était en 1900 de 724.440 tonnes, au lieu de 309.164 en 1880. Il est vrai qu'en valeurs la progression a été beaucoup moindre, et l'on ne peut dire que nos rivaux aient perdu leur peine. Sans devenir une autre Espagne, la France se voyait écar-

1. On les évite en fait par des ententes entre Compagnies : mais ces ententes tiennent compte de la valeur respective des lignes rivales. V. Colson, *Cours d'Économie Politique*, livre VI, chap. V.

2. *Contra*. D. Bellet, Les détournements de trafic (*Revue Économique Internationale*, juillet 1905).

3. V. dans Laffitte, *op. cit.*, p. 25, l'énumération des principales mesures prises par les Compagnies.

tée du principal courant de trafic, à titre de presque qu'il trop avancée vers l'Occident.

Aujourd'hui, elle peut reprendre sa place naturelle. Le Simplon lui restitue son caractère d'isthme séparant deux mers et, si l'on veut, deux pôles économiques de l'Europe, Grande-Bretagne et bassin de la Méditerranée. Mais, on le sait, cette situation ne lui confère pas un avantage décisif. Car le trafic qui, d'Europe centrale ou d'Italie, gagne la mer du Nord, peut indifféremment s'embarquer dans tel ou tel port. Français ou étranger, belge, hollandais, c'est le plus proche qui a la préférence. Il est vrai qu'un désavantage sous le rapport géographique se peut compenser par les facilités qu'offrent au commerce l'outillage, le régime fiscal, etc. Nous admettons qu'à cet égard Dunkerque, Calais ou Boulogne tiennent tête à Anvers, à Ostende, à Rotterdam. Autrement, la question des voies d'accès deviendrait subsidiaire : et on ne peut songer à évaluer en distances kilométriques l'infériorité due à des installations insuffisantes, à un taux onéreux du fret maritime.

Ce qui importe ici, c'est que le trafic use de rails français, ce n'est pas qu'il se dirige vers un tunnel ou vers un autre. Nos lignes seules conduisent bien aujourd'hui de la mer du Nord au Simplon ; mais il n'en sera plus nécessairement ainsi après la percée du Lœtschberg.

Les chiffres cités plus haut (2^e partie, chap. I) don-

nent une idée suffisante de l'importance des échanges anglo-italiens effectués par voie de terre. Disons seulement qu'en 1902 l'Italie envoyait par chemin de fer en Angleterre 16.000 tonnes de produits alimentaires contre 100 tonnes environ par mer et 13.165 centaines de chapeaux de paille, contre 6 par mer. L'Angleterre expédiait au sud des Alpes plus de 7.000 tonnes de machines, dont moins de 3.000 par la voie maritime. Pour les métaux et produits métallurgiques divers près du quart arrivait en Italie par terre (1).

Quant au trafic maritime de la Suisse — notamment à destination ou en provenance d'Amérique — on pourrait croire que ses ports sont ceux de la Méditerranée, d'après l'étendue de la zone génoise du Gothard et du Simplon. Sans doute celui-ci détournera vers le sud une partie du courant dirigé jusque-là vers la mer du Nord, mais les avantages offerts par Marseille ou par Gènes dépasseront difficilement ceux de Brême, de Rotterdam, d'Anvers. Il est probable que — sans parler des importations et exportations anglaises — la part du Nord dans le transport des cotons, des pétroles, des bois, des fromages échangés entre la Suisse et l'Amérique restera au moins égale à celle de la Méditerranée. On peut voir là une

1. Chiffres extraits du *Movimento commerciale del regno d'Italia nell'anno 1900*, cité par Laffitte, *op. cit.*, p. 28. — Cf. *Contra* Chautemps, *Revue Bleue*, 11 nov. 1905.

anomalie. Elle tient à l'organisation des services maritimes (1) et, pour une moindre part, au réseau incomparable de voies fluviales que possède l'Allemagne du nord-ouest. Elle s'accroît d'ailleurs, à mesure qu'on s'avance vers l'est : l'Adriatique reste à proximité, les mers septentrionales s'éloignent de plus en plus, pourtant leur attraction est toujours sensible. C'est ainsi que les expéditions outre-mer de l'Autriche se font par le territoire allemand non moins que par Trieste.

Parmi les éléments du trafic international qu'il s'agit pour nous de conserver ou d'accaparer, on doit encore mentionner les transports d'Angleterre vers le Levant, et *vice versa* par les ports du sud de l'Europe. On en exagéra l'importance après l'ouverture du canal de Suez, surtout pour Marseille et pour Gènes. En ce qui concerne les ports avancés de la péninsule italique, ce trafic (voyageurs et poste principalement) est encore lucratif pour la France, bien que les prix aient dû être abaissés pour conserver au Mont-Cenis, même aujourd'hui, le courant entre la Grande-Bretagne et l'Inde. La Malle des Indes, qui part de Londres chaque vendredi, passe par Calais, Paris, Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi, d'où elle gagne Bombay, Calcutta, et deux fois

1. Ce qui le prouve, c'est la concurrence que font aux ports belges des ports allemands très éloignés, comme Brême.

par mois, l'Australie (1). Le Simplon serait une route plus directe (2) ; il n'y aurait changement de l'itinéraire actuel que de Dijon à Plaisance. Désormais, en tous cas, la Compagnie du Gothard perd à jamais le fruits de ses persévérants efforts auprès du gouvernement anglais.

Le trafic transcontinental par les ports avancés comprend aussi les marchandises chères, celles que le commerce désire livrer rapidement. Leur proportion dans la masse des transports n'est pas négligeable puisque, pour les grandes lignes du réseau P.-L.-M. par exemple, la grande vitesse représente plus de 10 0/0 de la recette brute totale (si l'on y comprend les voyageurs, 40 0/0). Cette proportion ira toujours croissant. M. G. Tarde (3) montre que le « cycle reproducteur » s'accélère sans cesse, à mesure qu'il s'agrandit. « Plus l'industrie des transports se développe et progresse, dit-il, par la multiplication des trains ou des bateaux, par la régularité et la précision croissante des heures d'arrivée et de départ, et plus s'amointrit la nécessité de grands approvisionnements de matières premières, qui immobilisent

1. En 1882, le Post Office anglais payait, pour ces transports, 1.222.000 francs à la France et 829.100 francs à l'Italie (chiffres un peu supérieurs à ceux d'aujourd'hui).

2. Dijon-Plaisance : 672 kilomètres par le Mont-Cenis, 587 par le Simplon.

3. *Psychologie Economique*, t. I, p. 363, suiv.

les capitaux dans toutes les autres industries. » Inversement, plus le cycle s'accélère, plus se fait sentir la nécessité de transports rapides, fût-ce à un prix plus élevé (1). De là la faveur dont jouissent déjà les ports avancés comme ceux de l'Italie péninsulaire, jetée, pour ainsi dire, par l'Europe au devant de l'Orient. Marseille, Gênes, Venise sont au contraire des ports intérieurs où la part relative de la petite vitesse est prépondérante ou le deviendra. Pendant les dix années qui suivirent l'ouverture du Mont-Cenis, favorable à Gênes, le tonnage de ce port augmenta moins rapidement que celui de Brindisi.

Nous connaissons maintenant l'objet du litige. Quelles sont les voies ferrées dont dispose le trafic qui vient d'être déterminé dans ses éléments principaux ?

Il est permis de laisser de côté les lignes joignant l'Europe centrale ou transalpine aux ports allemands et hollandais, dont l'éloignement ne peut être racheté que par certains privilèges, tels que celui des voies d'eau. A l'ouest, Le Havre est à trop grande distance de l'Angleterre pour rivaliser avec les ports qui réduisent au minimum la traversée de la Manche.

N'oublions pas, en comparant les distances réelles, que le profil des tracés n'est pas complètement négli-

1. Cf. ci-après, p. 109, au sujet des canaux et de la navigation fluviale.

geable : il résulte de ce qui a été vu que le trafic en question exige à peu près autant la vitesse que le bon marché (1). Et, à égalité de distances réelles, la supériorité du Simplon sur le Gothard en distances horaires n'est pas contestée.

Depuis que le Mont-Cenis a perdu son monopole les voies ferrées qui accèdent aux Alpes se sont, au nord, détournées de Paris : de Calais (Boulogne) à Bâle et Lucerne, l'itinéraire *via* Amiens-Laon-Reims-Châlons rejoint à Chaumont la ligne Paris-Belfort. Il tendait, depuis quelques années (2), à se rapprocher de la ligne droite en passant par Lille, Hirson, Nancy, Épinal, — ligne formée de tronçons aptes en général à un trafic intense, mais mal reliés ensemble.

Au delà et tout au long de la frontière court la grande ligne Bâle-Ostende (ou Bâle-Anvers), *via* Strasbourg, Metz, Luxembourg, Namur, Bruxelles. Deux autres vont de Bâle à Rotterdam et Amsterdam par la rive gauche et la rive droite du Rhin.

Les distances réelles sont en faveur d'Anvers. Elles sont d'ailleurs mal déterminées, les divers auteurs donnent les chiffres les plus variés. Cette incertitude provient des appréciations différentes sur l'aptitude à la grande circulation, et surtout sur les facilités de raccordement, des tronçons multiples dont se com-

1. Surtout certains produits suisses et italiens, de conservation difficile.

2. De Calais, Dunkerque ou même d'Ostende.

pose la ligne transversale du Nord (1). Pour ne citer qu'un exemple, les uns font état, entre Nancy et Bel-fort, de la ligne d'Épinal, avec bifurcation à Lure ; d'autres considèrent Chalindrey comme le carrefour nécessaire (V. annexe IV).

D'après M. Plichon (2), les longueurs des itinéraires étaient, avant l'ouverture du Simplon, les suivantes :

Anvers-Milan (<i>via</i> Gothard).	1014 km.
Ostende-Milan	— 1090 —
Dunkerque-Milan	— 1107 —
Calais-Milan	— 1156 — (1114 d'après

M. R. Pinon).

Calais a par contre le privilège de la proximité de la Grande-Bretagne, lequel lui assure la faculté de rivaliser avec les ports voisins.

Le Simplon ne donne pas *ex abrupto* l'avantage aux voies françaises : mais il le leur donnera, grâce à quelques rectifications faciles. Le trafic Calais-Milan profitera des améliorations du tracé Paris-Milan : mais, après l'ouverture du Lötschberg, des portes d'entrée du Simplon, autres que Vallorbe, s'ouvriront à Delle et à Bâle. Il faudra donc que la ligne française principale soit plus courte non seulement que les lignes étrangères qui mènent au Gothard, mais que les

1. Pour Paris-Milan même, il y a des incertitudes analogues.

2. Chambre des Députés, 20 novembre 1905.

lignes étrangères qui *mèneront* au Simplon (1). De plus, eu égard à l'intérêt de la Suisse romande et à la longueur de parcours sur rails français, on doit chercher à réaliser les conditions précédentes sans abandonner la vallée du Rhône supérieur pour le souterrain bernois (2) : il n'est pas certain qu'on y parvienne.

Nous verrons dans le chapitre suivant comment il est possible de remplir les principaux de ces desiderata.

Pour compléter cette étude, il reste, avant d'examiner la situation de Marseille, à dire quelques mots des voies navigables du nord et aussi d'une question très controversée, celle du transit central de la France.

Anvers et Rotterdam ont sur beaucoup d'autres ports l'avantage d'être les débouchés d'un réseau navigable, naturel ou artificiel, que favorisent le milieu géographique et la richesse industrielle des régions traversées. Le Rhin est, jusqu'au delà de

1. Lignes *actuelles*, reliant le Simplon à la mer du Nord :

Calais-Milan, (par Amiens, Laon, Chaumont, Gray, Dôle, Vallorbe) .

. 1144 km.

Calais-Milan (par Amiens, Paris, Dijon, Vallorbe) . . 1137 —

De Boulogne, ces distances sont à réduire de 41 km.

2. Une autre raison est que la ligne de Calais à Delle (par Lille, Hirson, Nancy) favorise Ostende et Anvers au moins autant que nos ports. Si donc cet itinéraire est le plus court, le bénéfice en sera bien pour nos Compagnies de chemins de fer, mais non pour notre commerce maritime, sauf l'avantage reconnu à Calais.

Strasbourg, accessible aux bateaux de 600 tonnes : ceux d'un déplacement triple remontent jusqu'à Mayence. Son action s'exerce, par les fleuves tributaires ou les canaux, dans toute l'Allemagne du sud et du centre, et même en France. L'économie réalisée par rapport à la voie de fer est telle que le blé embarqué à Odessa ou à Buenos-Ayres est expédié en Suisse par Rotterdam, plutôt que par Marseille ou Gènes (1), ports beaucoup plus rapprochés tant du point de départ que du point de destination. On a calculé que le tonnage véhiculé sur le Rhin, à Emmerich, représente une masse treize fois supérieure à celui du Gothard (Laffitte, *op. cit.*, p. 16). En 1905, l'ensemble des transports effectués par le fleuve atteint 58 millions 1/2 de tonnes, chiffre supérieur à celui de la navigation fluviale de toute la France.

Si les ports du sud peuvent résister à cette concurrence, c'est, comme nous l'avons vu, que le commerce a de plus en plus besoin de rapidité : ainsi s'explique le fait que Marseille et Gènes introduisent encore deux cinquièmes des blés importés en Suisse. Au surplus, les conditions de la lutte ne sont pas égales. Les voies d'eau sont presque toujours d'un usage gratuit, bien que leur établissement soit coûteux ; « cela revient, dit M. D. Bellet, à une Compagnie de chemin de fer qui n'aurait à faire payer dans ses tarifs que les frais de l'exploitation proprement

1. Prix de la tonne kilométrique, de Mannheim à Rotterdam, 0fr.006.

dite. » Aussi peut-on croire que, si le contribuable n'était pas là pour verser la somme qu'économisent les commerçants en recourant à la batellerie, la navigation fluviale ne survivrait pas à la perte de cette protection toute-puissante. Quant aux efforts en vue d'accroître la rapidité de ce mode de circulation, ils n'ont pas permis de dépasser, même à l'électricité, la vitesse de 4 kilomètres à l'heure (1).

Quoi qu'on puisse penser à ce sujet, il faut bien s'adapter aux données actuelles de la lutte sur l'échiquier économique. Observons aussi que le canal, tout en facilitant aux ports maritimes *intérieurs* (2) leur rôle en matière de petite vitesse, ne nuit guère à leurs transports rapides. Ainsi Rotterdam profite, malgré le Rhin, des voies ferrées qui courent sur ses deux rives.

La navigation fluviale est fort en honneur aujourd'hui auprès des gouvernements, malgré le discrédit dont la frappent beaucoup d'économistes. L'Allemagne a récemment élaboré un nouveau programme de voies navigables (3). La France et l'Italie cherchent à multiplier la valeur du Simplon grâce à une combi-

1. Cf. l'article déjà cité de M. D. Bellet dans la *Revue Économique Internationale*, et, du même auteur : Les Canaux ; un instrument de transport du passé (*Annales des Sciences Politiques*, 15 juillet 1907).

2. Par opposition aux ports *avancés*.

3. Une loi française de 1903 prévoit également l'exécution de canaux, pour une somme de 200 millions.

naison du rail et de l'eau, dont les effets bienfaisants se feraient sentir de l'Atlantique à l'Adriatique, de Saint-Nazaire à Venise. En Suisse les projets ont déjà pris corps : il ne s'agit de rien moins que de traverser de part en part le pays, du Léman au lac de Constance, par une ligne de rivières canalisées ou de canaux. Genève, le seul canton romand qui échappe aujourd'hui au Simplon, c'est-à-dire à l'attraction gènoise, se trouverait ainsi de plain-pied avec la mer du Nord. Cette idée, précisée par la Commission technique de l'Association pour la navigation sur le Rhin supérieur, n'était pas pour déplaire à l'Allemagne (1). On regarde comme démontré que les obstacles qu'oppose le relief à la navigabilité peuvent être surmontés et que la Suisse se met en état d'infériorité sur le marché universel, si elle n'imité tous ses voisins (voies fluviales du Pô, réseau navigable projeté pour relier Trieste au Danube, canal latéral au Danube, canalisation de l'Elbe, correction de la Meuse, de la Loire, etc.). Il est possible. Mais peut-être a-t-on le droit de se demander pourquoi la Suisse a percé le Gothard et le Simplon, si elle veut aujourd'hui leur créer une concurrence, d'ailleurs problématique (2).

1. V. séances du Reichstag, 10 et 12 mars 1906.

2. Le détail de ce curieux programme est exposé dans deux ouvrages de M. Rud. Gelpke, Président de la commission technique, etc. V. Bibliographie, nos 38 et 39). Il comprend la régularisation du Rhin jusqu'au lac de Constance, un canal latéral à la Glatt (du Rhin

En somme, pour en revenir à la France, elle n'a pas lieu de s'effrayer de ces projets. Si, comme nous le pensons, la batellerie doit être finalement impuissante contre la locomotive, le Rhin ne peut nous inquiéter. Dans le cas contraire, Marseille est à même, nous le verrons, de tirer parti sans très grand frais de sa situation près des bouches d'un grand fleuve : c'est alors la France méditerranéenne qui disputerait à la province rhénane le marché de l'Europe centrale, comme elle le dispute aujourd'hui à une rivale plus proche, Gènes (V. ci-après).

Le transit central français constitue, au dire de quelques publicistes, la principale raison pour notre pays de s'intéresser au Simplon. Ce transit n'existe pas, et l'on croit apercevoir dans ce tunnel une occasion de le créer.

Personne ne songe à se féliciter de l'absence d'un courant transversal de trafic, qui serait, par rapport à Saint-Nazaire, à La Rochelle, une réplique des courants Suisse-Calais et Suisse-Marseille. La France est le môle avancé de l'Europe vers l'Amérique, comme l'Italie vers l'Orient. Et sa fonction naturelle

au lac de Zurich), la régularisation de l'Aar et sa jonction aux lacs de Bienne et de Neuchâtel, enfin un canal d'Yverdon à Morges, près Lausanne. On prévoit aussi, de l'autre côté des Alpes, un complément en territoire suisse du réseau navigable italien dans la région des Lacs. La dépense totale est évaluée à 110 millions, dont le quart serait fourni par les États riverains du lac de Constance.

devrait être d'accueillir la première sur ses rails tout ce qui, venu d'outre-mer, désire voyager vite.

A la vérité, ce problème économique ne se rattache que de loin à celui du Simplon. S'il est légitime de chercher à déterminer d'une manière précise la direction nouvelle que sera amenée à prendre une grande artère commerciale dont le sens général reste constant — comme celle d'Angleterre en Italie — en revanche, rien n'est plus aléatoire, plus arbitraire, que de dessiner sur la carte les grandes routes futures du trafic international à travers des régions demeurées jusqu'ici à l'écart du mouvement d'échanges. C'est là un jeu inoffensif, mais qui peut devenir dangereux si l'on prétend établir, les yeux fixés sur un mirage, les conditions auxquelles doit satisfaire la voie d'accès au Simplon. Il ne s'agit pas uniquement de constructions nouvelles ; ce que proposent les défenseurs du transit central, ce sont des raccordements aboutissant à former une artère dont les deux têtes de ligne seraient Genève et Saint-Nazaire (1) : aussi jugent-ils indispensable que la ligne Paris-Milan, sur laquelle se greffera celle de Saint-Nazaire, passe par Genève. Or cette ligne Paris-Milan doit remplir, on l'a vu, certaines exigences déjà fort

1. V. les nombreux articles de M. Ch. Loiseau (Bibliogr., nos 36, 53, 62, 65, 66), les rapports publiés par l'Association pour le percement de la Faucille (Bibliogr., n° 35) et ceux de la Chambre de commerce française de Genève (Bibliogr., n° 47). Cf. aussi Laffitte, *op. cit.*

strictes et impérieuses : il ne convient pas de l'assujettir, au nom d'une idée aussi incertaine qu'elle est grandiose, à cette nouvelle nécessité.

Sans insister davantage, à cette place (1), sur le transit du Centre, arrivons à celui dont Marseille est l'entrepôt, et, comme précédemment, recherchons quelle position doit prendre le commerce intéressé, vis-à-vis du Simplon.

Que ce tunnel inquiète Marseille, on le sait déjà (2). C'est un axiome, que toute percée des Alpes lui fait tort. Le long sillon rectiligne du Rhône, orienté vers Paris et Calais, est propice aux transports rapides et faciles. Cette vallée eut longtemps le monopole du commerce maritime européen; la vieille cité grecque régnait sur la Méditerranée, la nature s'étant chargée d'enclorre d'une infranchissable enceinte toutes ses rivales, de Gènes à Trieste. Depuis 1871, elle n'est plus que l'une des issues méridionales du continent, moins bien placée que sa voisine italienne, vers laquelle convergent, comme en un centre, les cols alpins. C'est là un danger immédiat; mais nous avons eu l'occasion d'en indiquer d'autres, plus lointains : à Marseille, station de grande vitesse, s'op-

1. V. dans le chapitre suivant la valeur géographique et économique du projet de ligne internationale par Genève (ligne de la Faucille).

2. V. 2^e partie, chapitre I, le tonnage de provenance ou de destination helvétique que Marseille risque de perdre.

pose Brindisi ; à Marseille, port de marchandises lourdes, font obstacle Anvers et Rotterdam. Par une symétrie singulière, nos ports du nord n'ont que la voie ferrée à opposer à des concurrents pourvus d'un réseau fluvial, tandis qu'au sud c'est Gènes qui manque de l'hinterland navigable dont jouira Marseille après la régularisation du Rhône (1). Pour l'économie nationale française, il y aura donc, selon toute vraisemblance et simultanément, gain et perte. En exprimant le fait sous une forme systématique, on dirait que le nord et le midi, ici comme en d'autres domaines, ne peuvent accorder leurs destins et que l'un doit souffrir de la prospérité de l'autre.

C'est, parmi tous ces périls, de Gènes seulement qu'on a ici à parler. Son tonnage a augmenté, après l'ouverture du Gothard (de 1880 à 1890) de 116,21 0/0,

1. Rappelons que la Suisse importe surtout des matières lourdes houille, pétrole, céréales et exporte des produits de grande valeur sous faible volume. Ainsi peut s'établir une répartition du trafic entre canaux et chemins de fer. Encore y a-t-il bien des réserves à faire « On dit souvent, observe M. Colson (*loc. cit.*, p. 332), que la répartition naturelle du trafic fait aller les marchandises chères à la voie ferrée, les marchandises de faible valeur à la navigation. En réalité, c'est surtout pour les premières que la suppression de tout péage sur la voie d'eau rend la lutte difficile pour le chemin de fer, car c'est pour celles-là qu'il perçoit des péages élevés, tandis que, pour les marchandises pondéreuses, dès que les transports deviennent un peu longs, même en l'absence de toute voie concurrente, il est bien obligé de réduire le péage très bas, parce que sans cela le trafic ne pourrait le supporter. »

pendant que la proportion n'était à Marseille que de 21,92 0/0. On nie souvent que ce souterrain ait été pour une grande part dans la prospérité et les progrès du port italien : comme on le verra plus loin (4^e partie), son influence a été indirecte. Ce qui est certain, c'est que le développement de Gènes ne repose pas sur la décadence de Marseille. Leur rivalité est circonscrite dans des limites bien définies, elle ne s'exerce que sur le marché suisse, lequel représente, en importations et exportations, 3,5 0/0 du transit marseillais (en 1902, 240.000 tonnes, sur un total de près de 5.900.000). D'Allemagne et de Belgique, les expéditions par Marseille sont négligeables. Les voyageurs anglais n'ont aucune raison de s'embarquer à Gènes pour le Levant (1). Ainsi, pas d'opposition d'intérêts dans l'Europe du Nord.

Mais, dira-t-on, le Simplon nous fait perdre ce marché suisse, plus important peut-être que ne le montrent les chiffres précédents, à cause de l'essor rapide de l'industrie helvétique et de l'influence morale des rapports commerciaux permanents entre un grand et un petit pays. Bien plus, les centres de production français qui sont l'assise véritable de la

1. Abstraction faite de celles qu'on pourrait tirer de l'organisation des services maritimes. Sur ce point d'ailleurs, Marseille ne laisse rien à désirer. Plusieurs compagnies étrangères y ont leur port d'attache.

fortune de Marseille, les usines du Rhône, de la Saône, des canaux du centre, ne seront-ce pas là des conquêtes possibles pour Gênes, après qu'on aura réussi à rapprocher, par des lignes et des tunnels nouveaux, le Simplon de la France ? — Tels sont les deux points à envisager.

La délimitation des zones respectives du port italien et du port français (Cf. 1^{re} partie, chap. III) a montré que, seule, Genève reste aujourd'hui tournée vers Marseille(1) distante de 472 kilomètres (Genève-Simplon-Gênes, 481), alors qu'avant 1906 toute la Suisse romande, au minimum, nous appartenait. En core faut-il noter que la Compagnie P.-L.-M. a réduit ses distances tarifées de telle sorte qu'il n'est plus possible de les diminuer : au contraire, il n'est pas sûr que la Suisse et l'Italie ne puissent améliorer les conditions du trajet Genève-Gênes par le Simplon.

Il est donc inexact de prétendre, comme on l'a fait, que celui-ci n'aggrave pas les inconvénients du Mont-Cenis ; ils ont été palliés sans peine et Marseille n'a nullement épuisé du premier coup, en 1871, les déboires que lui promettait l'invention de Sommeiller, le père des longs tunnels (2).

1. Les importations de Genève par Marseille, pour son propre compte, dépassent 100.000 tonnes.

2. Cf. Vauthier, *op. cit.* : « Le Simplon... n'enlève pas un fêtu au port de Marseille comme port d'exportation et d'importation. » Cette assertion s'appuie sur des comparaisons de distances virtuelles

Ainsi, considérons provisoirement comme imminente la perte du transit provençal entre la Méditerranée et la frontière suisse. Le sort de Marseille, à cet égard, sera partagé par Cette, port d'entrée des vins espagnols destinés aux hôtels du Léman, de l'Oberland, du Valais, etc. L'Algérie et la Tunisie en souffriront également : leurs fruits et leurs légumes frais cèdent le même débouché aux agriculteurs italiens (près d'un demi-million annuellement).

En France même, puisque la zone de Gênes s'étend jusque près de Belfort, de Pontarlier, et englobe déjà le nord de la Savoie, doit-on redouter que Marseille voit son activité se restreindre ?

Peut-être. Lors de la consultation en 1902 par le ministre du commerce, des Chambres de commerce et des Conseils généraux, Marseille affirma nettement, par la voix de ses représentants, que perfectionner les voies ferrées franco-suisse, c'était travailler contre elle (V. notamment Conseil général des Bouches-du-Rhône, séance du 25 octobre 1902). Mais, croyons-nous, l'Assemblée départementale s'en tenait à une vue trop simpliste du problème en approuvant ces paroles d'un de ses membres : « Au

théoriques qui conduisent à exagérer grandement le rôle effectif du Mont-Cenis. — De même, pour le Gothard, si Marseille en a peu souffert (Cf. Rüegg, *Die Wirkungen der Gotthardbahn*), c'est par suite de la concurrence d'Anvers, et non parce que Gênes *via* Mont-Cenis attirait déjà auparavant les produits de la région zurichoise.

point de vue marseillais comme au point de vue français, il n'y a pas lieu de chercher à établir des lignes nouvelles... qui risquent d'avantager Gênes en complétant le tronçon du Lœtschberg. » Marseille est le premier des ports français, mais non pas toute la France ; la solution négative est d'ailleurs celle qui, jusqu'ici, a triomphé. C'est ce qui rend difficile d'apprécier si ces craintes sont fondées (1). Dans l'affirmative, le seul moyen de défense est évidemment de rapprocher Lyon et Genève de leur entrepôt maritime : on préservera ainsi le marché suisse en même temps que le marché français. Sur ce point, tous les intéressés sont d'accord. Nous verrons plus loin que, dans la pratique, cette condition n'est pas fort malaisée à satisfaire : l'eau et le rail s'y prêtent tous deux.

Est-ce la seule ? On a préconisé une soudure des voies de fer entre Hirson, carrefour d'entrée en Belgique, et Chagny, intersection des lignes Dijon-Lyon, Dôle-Nevers et du canal du Centre. Marseille serait ainsi assurée de conserver sa clientèle de l'Europe septentrionale ; mais c'est là un élément de compensation insuffisant.

Sans doute ne saurait-on faire plus de fonds sur l'idée d'attaquer l'adversaire chez lui. La ligne Coni-

1. En distance réelle, il faut noter que Monchard est à égale distance (530 k.) des deux ports.

Nice, en construction, peut détourner de Gênes quelques tonnes. L'Italie paraît du reste y attacher plus d'importance que la France. Un autre projet, aujourd'hui abandonné, consistait à relier Marseille à Turin, par la ligne actuelle jusqu'à Briançon, et un court tunnel à construire sous le col de l'Échelle, très voisin du mont Cenis, mais orienté vers le sud, vers la vallée de la Durance. Il n'a qu'un intérêt régional.

Indépendamment des travaux qui la rapprocheront des marchés qu'on lui conteste, Marseille peut être regardée comme possédant une organisation commerciale supérieure à celle de Gênes (facilités de transit, régime douanier, aménagement des quais, des locaux etc.)(1). Surtout ses relations avec l'arrière-pays jouissent d'une vallée dont la direction et le profil sont également propices au chemin de fer. Comme les deux rives du Rhin, celles du Rhône ont chacune leur ligne. Gênes est au contraire séparée de son hinterland par les contreforts des Apennins. Le Rhône lui-même, encore indompté et parfois dangereux, rend déjà des services comparables à ceux que le port italien reçoit du Gothard, si l'on envisage les masses transportées. La navigation a réalisé des progrès assez rapides pour qu'en dix ans (1880-1889) le prix d'une tonne expédiée de Marseille à Lyon ait

1. V. Les documents cités par Laffite, *op. cit.*, p. 18.

baissé de 4 fr. 40 (7 fr. 20 au lieu de 11 fr. 60) (1), ce qui met le prix du kilomètre à 2 à 3 centimes (voie ferrée, 0 fr. 05). Ajoutons pour terminer que la ville elle-même possède depuis longtemps des industries puissantes ; à Gênes, le mouvement industriel ne s'est dessiné que depuis une douzaine d'années (produits chimiques, sidérurgiques, textiles). Notre port est donc moins assujéti que son rival à la nécessité d'un développement rapide, au besoin de conquérir pour subsister.

1. V. Peyrable, *Quest. diplom. et coloniales*, 15 novembre 1902.

CHAPITRE II

Les projets proposés. Solution à adopter.

Chacune des trois lignes qui, traversant la frontière franco-helvétique, peuvent prétendre au titre de voies d'accès au Simplon, a donné lieu à un projet destiné à lui assurer la primauté, simple rectification ou remaniement complet. A l'entrée par Vallorbe correspond le raccourci dit Frasnè-Vallorbe. A celle par Genève *via* Culoz, on propose de substituer une ligne Lons-le-Saunier-Genève, dite ligne de la Faucille. Le tracé Mâcon-Culoz-Bellegarde-Saint-Gingolph serait complété et raccourci par un tronçon Saint-Amour-Bellegarde et rectifié sur la rive du Léman. Examinons chacun de ces nouveaux tracés, aux points de vue du coût d'établissement, des conditions d'exploitation, de la valeur économique et des intérêts suisses (1). On indiquera ensuite les ressources dont dispose Marseille pour défendre ses positions.

1. Nous n'entrerons pas dans le détail des négociations diplomatiques — non terminées aujourd'hui et d'ailleurs tenues secrètes — qu

§ 1. — *Frasne-Vallorbe.*

C'est la première amélioration à laquelle on ait songé. Entre Mouchard et Vallorbe la ligne de Dijon à Lausanne fait un coude vers le nord pour passer par Pontarlier et traverser le Jura dans les conditions qu'on a vues. Il suffirait de construire un tronçon rectiligne de Frasne à Vallorbe, avec tunnel de 6.400 mètres sous le Mont d'Or pour obtenir, moyennant une dépense de 21 millions, les résultats suivants (1) :

a). — Abaissement du point culminant de 1012 à 896 mètres.

b). — Réduction de distance de 17 kilomètres, dont 14 à une altitude qui expose, en hiver, aux interruptions dans le service.

c). — Réduction à 15 millimètres, au lieu de 25, des rampes maximales.

d). — Diminution de la somme des montées de 135 mètres.

e). — Suppression de toute courbe de rayon infé-

se poursuivent depuis plusieurs années entre la France et la Suisse au sujet du choix à faire d'un commun accord entre les différents tracés. Dans notre pays, les changements de ministères ont retardé plusieurs fois la solution. Le gouvernement fédéral paraît avoir montré une plus grande continuité de vues. — La question est à la veille d'être définitivement tranchée.

1. V.P. Girardin, *Questions diplomatiques et coloniales*, 1^{er} oct. 1904.

rieur à 400 mètres et du rebroussement en gare de Vallorbe.

Mais on laissait subsister une pente de 20 millimètres, quelques kilomètres avant Frasné, entre Mouchard et Audelot. Ainsi fut-on amené à envisager la réfection de la ligne à partir de Mouchard, et à présenter un projet réduisant l'économie de distance à 8 kilomètres, au lieu de 17 — on sait que la ligne *actuelle* elle-même est déjà de beaucoup le plus court chemin de Paris à Milan — mais ne laissant subsister aucune pente supérieure à 15 millimètres : c'est un profil moins accidenté que celui du Simplon (côté italien). Aucun reproche ne peut lui être adressé touchant l'aptitude à un trafic international. La dépense totale semble devoir atteindre une quarantaine de millions, sacrifice assurément justifié par le bénéfice qui en découlera : on doit observer pourtant que les trains du Mont-Cenis et du Gothard gravissent des rampes de 30 et de 27 0/00 sans que la vitesse ou le prix du transport paraissent grandement s'en ressentir (1) (bien que *jusqu'ici* la traction n'utilise sur ces lignes que la vapeur). Et la neige doit s'accumuler devant eux, à 1.300 et 1.150 mètres d'altitude, en aussi grande quantité que sur le plateau jurassien. Le Frasné-Vallorbe ne rendrait donc pas le Simplon

1. Nous avons vu que le Gothard a des surtaxes de montagne. Mais elles sont compensées par des réductions de tarifs en d'autres parties du parcours (en Belgique, par exemple).

aussi inutilisable que l'ont dit les partisans de la Faucille : il ne lui ferait pas perdre la supériorité qu'il tient de la nature sur ses rivaux.

Néanmoins, pour parer à toute objection, admettons la future existence du *Mouchard-Vallorbe*, meilleur que l'autre raccourci comme profil, moins avantageux si l'on a égard aux distances effectives, et voyons quelle est sa valeur économique.

De Paris à Milan, la distance s'établit à 824 kilomètres, 46 de moins que par le Gothard.

De Calais à Milan, nous avons vu que la longueur du trajet *actuel* par le Simplon est de 1.144 kilomètres par Amiens, Laon, Chaumont, Gray, Dôle, Vallorbe. Or, il est facile d'éviter le détour par Dôle en reliant directement les stations de Labarre et Arc-Senans : ce raccourci paraissait, à la fin de 1905, définitivement admis par le ministre des Travaux publics. Il équivaut à une réduction de 28 kilomètres, ce qui, joint aux 8 kilomètres gagnés par le Mouchard-Vallorbe, donne pour Calais-Milan un bénéfice total de 36 kilomètres, soit un parcours de 1.108 kilomètres. Si nous mettons en regard les itinéraires les plus courts *via* Gothard et *via* Lœtschberg-Simplon, nous trouvons respectivement de Calais à Milan, 1.114 et 1.095 kilomètres (par Delle). Par Pontarlier-Les Verrières-Neuchâtel-Lœtschberg (ligne qu'avantage le Labarre-Arc-Senans mais non le Mouchard-Vallorbe) on obtient 1.116 kilomètres. Ainsi l'itinéraire

par Lausanne, perfectionné comme il a été dit, conserve sa supériorité, relativement à Calais, sur le Gothard, mais non sur le Simplon *via* Lœtschberg (1). Il en sera *a fortiori* ainsi après les rectifications projetées dans le Jura bernois, dont la meilleure réduit la distance Delle-Berne de 22 kilomètres. Toutefois on remarquera que ces divers tracés diffèrent peu en longueurs effectives. C'est à son profil que le Simplon devra l'avantage décisif, même après l'aménagement des lacs et autres forces hydrauliques du Jura en vue de la traction électrique. Ajoutons qu'en Suisse, la ligne sera remaniée entre Vallorbe et Lausanne, de manière à améliorer son profil tout en la réduisant de 9 kilomètres.

D'autres ports que Calais s'ouvrent au trafic international, surtout à celui qui n'a pas pour origine ou pour destination l'Angleterre. M. Plichon affirme que Dunkerque et Ostende dépendent du Simplon par le Frasnè-Vallorbe, c'est-à-dire par les rails français. C'est possible ; mais peu importe, pour deux raisons. D'abord l'itinéraire Anvers-Gothard-Milan est aujourd'hui sensiblement plus court que tout autre. Ensuite, on doit faire intervenir le Lœtschberg et par cette voie le trajet de Milan à Dunkerque,

1. Quant à *Paris-Milan*, on a :

Par Mouchard-Vallorbe, 824 kilomètres.

Par Delle-Lœtschberg, 870 kilomètres.

Par Pontarlier-Lœtschberg, 832 kilomètres.

Ostende ou Anvers, l'emporte sur celui de la capitale lombarde à Calais, *via* Lausanne comme *via* Berne :

Ostende-Milan, par Delle-Lötschberg : 1060. Par Strasbourg-Bâle-Lötschberg : 1100.

Dunkerque-Milan, par Delle-Lötschberg : 1072.

Calais-Milan, par Delle-Lötschberg : 1095.

Anvers pourrait aisément être relié à la ligne frontière française (embranchement d'Arlon à Longwy) de telle sorte que celle-ci pût capter une partie de son trafic : la direction Anvers-Berne coupe en effet notre territoire et laisse à l'est Bâle et Strasbourg.

Que ressort-il, en dernière analyse, de ces considérations, au point de vue du Mouchard-Vallorbe ?

Il offre la ligne la plus courte entre Paris et la mer du Nord d'une part, la Suisse française de l'autre. C'est ce que nous vérifierons à propos de la Faucille, D'ailleurs un simple coup d'œil sur la carte permet de l'affirmer. Puisqu'au surplus son profil est irréprochable, la valeur de cette réduction effective reste entière.

Est-ce à dire que le tracé ainsi rectifié n'aura aucune concurrence à combattre ? Pour Paris-Milan, on peut le penser : même sans tenir compte de la réfection en territoire suisse (de Vallorbe à Lausanne par Bussigny) il l'emporte de 8 kilomètres sur Pontarlier-Lötschberg. Laissons de côté l'objection que c'est là précisément le danger et que le Lötschberg privé du trafic parisien se tournera vers l'Allemagne.

La principale artère Berne-mer du Nord se trouve en territoire français : et quant au trafic allemand, c'est à la Suisse qu'il appartient de le répartir entre Berne et Lucerne. Tout autre itinéraire que celui de Vallorbe fait du Simplon, comme on l'a dit, un nouveau Gothard : car il donne à la Suisse allemande le bénéfice de la voie d'accès française (1).

Sans doute, de Calais et *a fortiori* des autres ports, à Milan, le trajet par Lausanne est plus long que la voie Delle-Lötschberg. Du moins le Mouchard-Vallorbe réduit-il cette infériorité au minimum (à 19 km. avec le raccourci bernois Moutiers-Soleure et sans le Moutiers-Büren, que la Suisse ne paraît pas devoir construire), — sans parler de la différence des deux profils (points culminants respectifs, 896 et 1.245 m.).

On ne saurait donc prétendre que ce tracé perd tout intérêt du fait du Lötschberg. Au contraire, si l'Oberland demeurerait infranchissable, le débat serait réduit à une simple question de concurrence entre les divers moyens d'accéder à la haute vallée du Rhône, la seule condition à satisfaire étant de tenir tête au Gothard. Il n'est pas moins inexact de considérer, pour la même raison, le Simplon comme inapte à nous rendre aucun service : ceci ressort de tout ce qui précède.

1. Cf. J. Brunhes, *Revue Économique Internationale*, février 1906, et A. Gobat, *id.*, octobre 1905, *Contra*: Loiseau, *La Renaissance latine* 15 mai 1903, et séance de la Société d'économie industrielle et commerciale, 11 mars 1904,

Le gouvernement fédéral s'est montré, depuis le début des négociations, partisan du *Frasne-Vallorbe* (ratification en déc. 1902 de la convention conclue à ce sujet entre le P.-L.-M. et la compagnie du Jura-Simplon) : la Suisse s'engage à contribuer aux dépenses dans la proportion de 300/0 (y compris celles afférentes à la nouvelle gare commune de Vallorbe). Son opinion n'a pas varié, même après que fut décidée la percée bernoise, et malgré les efforts faits à certaines époques par le gouvernement français, désireux de tenir pour non avenue la concession, accordée par les chambres fédérales, du tronçon entre Vallorbe et la frontière. Certes, cette concession n'avait rien de définitif et la question restait entière. Mais elle constitue une preuve manifeste des intentions de nos voisins, défigurées à dessein par quelques polémistes. D'ailleurs le désir d'améliorer immédiatement la ligne susdite n'excluait en rien pour l'avenir un autre programme de travaux (1).

Le canton de Vaud et surtout Lausanne, sa capitale, à qui revient pour une large part l'honneur d'avoir percé le Simplon, ont de tout temps associé à cette grande idée le *Frasne-Vallorbe*. Son intérêt à se trouver sur la principale ligne de Milan est trop évident pour qu'il soit besoin d'y insister. Il coïn-

1. V. pour plus de détails sur tous ces points F. Bonjour, *Le percement du Simplon* (Lausanne, 1906).

cide non seulement avec celui de la Suisse française, mais de la Confédération tout entière : celle-ci n'est-elle pas, en effet, en ce qui concerne les relations franco-helvétiques, solidaire de la France? Les raisons de resserrer les liens de nos communications avec elle ont, au delà du Jura, une valeur réciproque ; par suite, les moyens à mettre en œuvre se confondent. — Que si l'on envisage les parcours effectués sur les rails des C. F. F., il apparaît une perte sensible, par rapport à Vallorbe-Brigue, à la charge de toute ligne visant Genève (c'est-à-dire entrant réellement en Suisse à Saint-Gingolph)(1); quant au trajet Les Verrières-Berne-Brigue, sa longueur effective est à peu près la même que *via* Lausanne et le Valais, son profil très inférieur.

§ 2. — *Faucille.*

Le projet de la Faucille résulte de l'adaptation au Simplon d'une ligne proposée, il y a plus de vingtans, pour rapprocher Paris de Genève, par Andelot, Morez et Gex. Tel qu'on le présente aujourd'hui, il est l'œuvre d'une Association genevoise pour le percement de la Faucille, fondée en 1899. Le tracé part de Lons-le-Saunier (qui est directement relié à Di-

1. V. le paragraphe suivant.

jon), passe par Saint-Claude et aboutit à Genève, après avoir traversé une longueur totale de plus de 39 kilomètres de tunnels, dont un de 6.400 mètres, un de 11.400 et un de 15.200 mètres. Il franchit en effet le Jura à une altitude inférieure à celle des vallées qui sillonnent le plateau, ne se trouve donc qu'exceptionnellement à ciel ouvert : le parcours souterrain est supérieur à la moitié de la longueur totale. Le prix est évalué à 140 millions (1), avec un aléa qu'on peut estimer plus considérable encore que pour les tunnels des Alpes, en raison des dimensions de l'entreprise et de la nature des terrains à perforer. Le canton de Genève a proposé une subvention sur laquelle on ne doit faire aucun fonds, étant inconstitutionnelle (présentée sans l'intermédiaire du conseil fédéral et non approuvée par lui). Le profil de la ligne est de premier ordre ; altitude maxima, 559 mètres ; pentes, 10 0/00.

En territoire suisse, l'itinéraire Genève-Brigue a fait l'objet d'une longue équivoque, entretenue avec habileté et qui semble désormais dissipée. Les promoteurs de la Faucille souhaitaient présenter, en France, le tracé comme passant par la rive sud du Léman, et en Suisse, par la rive nord. Le passage à travers la Savoie est subordonné à un raccorde-

1. V. la discussion intervenue entre MM. P. Girardin et Ch. Loiseau (*Quest. diplom. et coloniales*, 1^{er} oct. et 1^{er} déc. 1904).

ment des deux gares genevoises, Cornavin et les Eaux-Vives, têtes de ligne respectives des directions ouest (Meyrin) et est (Annemasse). C'est là une condition *sine qua non* du percement de la Faucille. Or la Confédération n'a guère d'intérêt à y souscrire, d'autant qu'on entrevoit, pour l'avenir, un tunnel sous le Mont Blanc comme aboutissant normal de la Faucille. Cette dernière n'aurait ainsi aucune portée nationale pour la Suisse ; un seul canton en profiterait. Malgré un préavis des C. F. F. hostile au raccordement, le conseil fédéral s'est montré disposé (1) à une politique moins intransigeante : mais il exige comme préambule à toutes négociations ultérieures un engagement formel au sujet du Frasnè-Vallorbe, ainsi que quelques conditions secondaires. Quoi qu'il puisse ressortir des conversations diplomatiques et des études officielles faites en France (2) on peut aujourd'hui tenir pour certain — c'est ce qui nous importe ici — que la Faucille n'aura jamais d'autre prolongement vers le Simplon que la rive *française* du lac (le tronçon Annemasse-Saint-Gingolph a d'ailleurs besoin de rectifications importantes) (3).

1. V. *Le Temps*, 24 juillet 1907.

2. En janvier 1907, une commission interministérielle s'est réunie à Paris pour examiner l'ensemble de la question. (V. Rapport de M. Barthou au Président de la République, *Le Temps*, 16 janv. 1907).

3. La Faucille n'aurait peut-être pas pour Genève tous les avantages

Quelle est la valeur économique de la Faucille ?

Abstraction faite des obstacles peut-être formidables que rencontrera l'établissement de cette voie, son utilité serait médiocre en tant que ligne d'accès au Simplon. Les rampes sont moins fortes que par Vallorbe ? C'est là, puisque le profil du Mouchard-Vallorbe est suffisant et son point culminant inférieur à 900 mètres, un luxe inutile, pour ainsi dire, et qui ne balance pas les défauts du tracé, lesquels portent sur le nécessaire. Sans doute la distance de Paris à Genève, comparée à celle d'aujourd'hui, est diminuée, par Lons-le-Saunier-Genève, de 117 kilomètres. Mais celle de Paris à Milan (839 km.) ne subit au-

présomés. On lit dans la *Gazette de Lausanne* (12 février 1908) :

« D'après le projet préconisé par le gouvernement genevois, la ligne, au sortir du tunnel de la Faucille, doit aboutir au village de Crozet, c'est-à-dire à quelques kilomètres au sud de Gex ; à l'heure actuelle, une voie ferrée est construite entre Gex et Nyon par Divonne. Qui empêcherait de raccorder la grande ligne internationale à Gex ?... Il y aurait ainsi, à la sortie du grand tunnel, deux bifurcations : l'une se dirigeant sur Genève par Meyrin, et l'autre sur Lausanne ; si, plus tard, Genève venait à réunir les gares de Cornavin et des Eaux-Vives, il en résulterait que, pour arriver au Simplon, il y aurait deux lignes parallèles : l'une par la rive droite du lac, l'autre par la rive gauche, ce qui permettrait d'éviter l'encombrement qui se produirait par suite de l'intensité du trafic sur ces lignes.

« D'un autre côté, à supposer même qu'au sortir de la Faucille, il n'y ait qu'une seule ligne se dirigeant sur Genève, il est certain que, par la force des choses, le raccordement sur Nyon s'imposera à brève échéance et qu'il sera impossible de l'éviter ; il est donc, à notre avis, préférable de le prévoir immédiatement. »

cune réduction par rapport à l'itinéraire même actuel par Vallorbe. La durée du trajet, son prix ne seraient pas diminués (1). Quant aux relations Milan-mer du Nord, la Faucille ne serait même pas capable de les disputer au Gothard, *a fortiori* au Lœtschberg. Nous avons vu les conditions de la concurrence entre ces deux tunnels et le Mouchard-Vallorbe : il suffira de dire ici que, relativement à ce dernier, la Faucille allonge les parcours de 40 kilomètres pour Calais, 44 pour Dunkerque, 44 pour Anvers, 63 pour Ostende. [Cf. les chiffres cités par M. Plichon : la différence provient de ce qu'il compare le Frasnè-Vallorbe (et non le Mouchard-Vallorbe) à la Faucille prolongée par la rive suisse (et non par la rive française)]. Le fait d'augmenter le parcours en France ne suffit pas à compenser de semblables inconvénients, même si on escompte une participation financière de la Suisse. Le 3 novembre 1905, une convention est intervenue entre le gouvernement français et la compagnie P.-L.-M., où celle-ci accepte la concession du Lons-le-Saunier-Genève et s'oblige à y contribuer pour 30 millions. Cette convention n'a pas été suivie d'effet ; la Confédération a protesté contre l'oubli, au moins apparent, des intentions manifestées trois années auparavant. Il a été établi (2) que l'explo-

1. V. Brunhes, *loc. cit.*, p. 313 et Girardin, *Quest. diplom. et colon.*, 1^{er} oct. 1904.

2. V. Chautemps, *Revue Bleue*, 11... on 1950v

tation de la ligne de la Faucille serait très onéreuse pour l'État, qui aura la charge de la garantie d'intérêt, non pour le P.-L.-M. : ce dernier est désormais désintéressé et il n'est plus permis de mettre en cause sa bonne ou sa mauvaise volonté.

Les partisans de la Faucille se retournent vers une autre accusation : les adversaires de ce tracé sont guidés par l'esprit de clocher, qui, « borné par nature, est aussi des plus agressifs et des moins scrupuleux qui soient ». Ils réduisent le problème au niveau des intérêts de deux ou trois départements, alors que, « si l'on ne perd de vue ni les aboutissants de cette ligne internationale par excellence : Calais-Venise-Brindisi ; ni ses jalons essentiels : Paris-Genève-Milan ; ni les conditions actuelles de la lutte pour le marché de l'Orient — on reconnaîtra qu'aucun tracé ne symbolise mieux (que celui de la Faucille) le syndicat en formation des intérêts occidentaux, alarmés par les symptômes de dilatation de l'Europe centrale » (1). Il est inutile d'aller plus loin : de la mer du Nord à Milan, pas un voyageur, pas une tonne de marchandises ne passeront par la Faucille ; *a fortiori* celle-ci ne desservira-t-elle pas les relations de Calais avec Venise et Brindisi. Pour symboliser l'Europe latine en lutte contre l'Europe germanique,

1. Loiseau, *Revue hebdomadaire*, loc. cit.

il faut une autre ligne, fût-elle d'aspect plus modeste ou moins somptueux.

Il est à remarquer, à ce sujet, que la faveur de la Faucille auprès des Chambres de commerce lors de de l'enquête de 1902 n'est pas motivée par son caractère de tracé à haute portée internationale et transcontinentale, pas même comme route du Simplon : les Chambres de commerce « ont considéré comme plus importantes leurs relations *avec Genève* qu'avec le Simplon (1) ». Presque seule, celle de Paris en a jugé autrement (2).

Reste-t-il du moins à la Faucille cet avantage spécifique, tant vanté, de préparer la renaissance des ports français de l'Océan en vivifiant le transit central ?

Les ports les plus rapprochés d'Amérique (New-York-Saint-Nazaire est plus court que New-York — Marseille de 813 milles) participent peu au trafic entre les Etats-Unis et la Suisse ou l'Italie (3). Le centre de la France est traversé par des lignes sur lesquels aucun service n'est organisé ; les combinaisons de tarifs sont de nature à écarter les marchandises. Le service le plus direct entre Bordeaux et Lyon met

1. Plichon, discours cité.

2. V. Enquête etc. Avis des Chambres de commerce et Conseils généraux, p. 130.

3. Cf. Lafitte, *op. cit.*, p. 28-29.

vingt et une heures, alors que par Paris, le trajet s'effectue en quinze à vingt heures (1). Entre l'Atlantique et la Bourgogne, la Franche-Comté, la Suisse, les communications sont encore plus défectueuses. Les éléments de trafic existent cependant en abondance, ainsi que les principanx organes d'un réseau transversal, sur lequel il ne reste plus qu'à assurer une large circulation, au moyen d'un tronçon reliant la Suisse occidentale au nœud du commerce transatlantique dans l'Est de la France. C'est-là, dit-on, le rôle que peut seule remplir la Faucille (2).

Ce réseau se compose de voies d'eau et de chemins de fer : celles-là sont déjà très développées (canaux de Bourgogne, du Centre, de Briare, de l'Est, du Rhône au Rhin, du Berry, canal latéral à la Loire, etc.). La Loire navigable complètera ce système fluvial, dont l'orientation (à défaut de la valeur technique) sera meilleure que celle des voie rhénanes, surtout après le percement de l'isthme de Panama. La région limitée par Châlon-sur-Saône, Chagny, Saint-Jean-de-Losne, Dijon, Gray, Lons-le-Saunier, suivant M. Lafitte, « résume l'activité de notre commerce fluvial. » Admettons-le, et retenons la constatation suivante : « La collaboration des deux modes de trans-

1. Cf. *Le Simplon et nos relations avec l'Italie*, par H. Bachruch, Conseiller du commerce extérieur de la France.

2. Cf. Lettre de la Société pour la défense du commerce et de l'industrie de Bordeaux au ministre des Travaux publics, 19 juin 1905.

port s'accomplit dans plusieurs places de transbordement : Gray, Dijon, Châlon-sur-Saône, Chagny, gares actives et en même temps grands ports fluviaux. » Or, absolument seule en Suisse, Genève utiliserait la Faucille pour communiquer avec ces places : tout le reste de la Suisse romande s'en écarterait, sans parler, d'une part de l'Italie, d'autre part, de la Suisse allemande et de l'Autriche, des Balkans, etc. — car M. Lafitte aperçoit, convergeant à Chagny avec le courant Venise-Simplon-Genève-Saint-Nazaire un autre courant qui passe par l'Arlberg, Zurich, Bâle, Besançon, Dôle, Saint-Jean-de-Losne (V. la carte publiée dans l'ouvrage cité, p. 22-23). Ici comme ailleurs Genève, point extrême du sud-ouest de la Suisse, « recoin et cul-de-sac », suivant l'expression de M. O. Reclus, Genève a hypnotisé les partisans de la Faucille. Jamais, dit-on, le trafic de Saint-Nazaire n'entrera en Suisse par Vallorbe. On constate cependant que la distance de Nevers, intersection du « Grand Central » avec le canal latéral à la Loire, à Milan par la Faucille est à 1 kilomètre près la même que la distance Nevers-Mont-d'Or-Milan (1). Quant à la Rochelle et à Bordeaux, on peut considérer l'expérience comme faite ; puisque ces ports sont hors de la zone du Simplon, celui-ci ne saurait en aucun cas amorcer un transit central *via* Genève qui n'existait

1. Nevers-Lausanne : 395 kilomètres *via* Vallorbe ; par la Faucille : 400.

pas jusqu'ici, ni en être le prétexte (2). La Faucille est, somme toute, une ligne d'intérêt local : c'est là, étant donné ses 40 kilomètres de tunnels et leur coût, une originalité incontestable. Elle n'offre la plus courte distance réelle au regard de Milan, que pour l'étroite zone limitée approximativement par Clamecy, Autun, Châlon, Saint-Amour, Saint-Claude, Genève, Poligny, Beaune et Avallon. Le reste du territoire français se partage entre le Mont-Cenis, le Simplon *via* Vallorbe ou Saint-Gingolph et le Simplon *via* Lœtschberg (R. Pinon, *Quest. diplom. et coloniales*, 1^{er} août 1905). Ainsi, quelque grand que puisse être l'intérêt du transit central — et personne ne conteste son importance, — il ne faut pas compter, pour le susciter, sur la Faucille. Elle doit être rangée au nombre des chimères dont la brillante apparence risque de dissimuler une réalité pourtant assez substantielle.

Nous n'avons pas à rechercher les causes de cet état de choses. La Suisse romande est à égale distance de l'Atlantique et de la mer du Nord, du moins dans sa partie méridionale (1). Si le commerce entre

1. Le Mont-Cenis n'a provoqué aucun mouvement entre Milan et Bordeaux

2. Lausanne-Anvers : 837 kilomètres. Lausanne-Saint-Nazaire : 851 kilomètres. Genève-Anvers : 897 kilomètres. Genève-Saint-Nazaire : 791 kilomètres. Genève-Le Havre : 716 kilomètres. Genève-La Rochelle : 742 kilomètres. Genève-Calais : 786 kilomètres.

le Nouveau Monde et l'Europe centrale s'écarte de Saint-Nazaire (comme d'ailleurs du Havre, encore plus rapproché de Lausanne, Neuchâtel, etc.), on n'en peut rendre responsables que les conditions générales où se trouvent notre marine marchande et nos ports, en particulier le manque de produits *lourds* dans l'interland *immédiat*. Qu'on ne prétende pas charrier ces produits depuis l'intérieur des terres jusqu'à ces ports, pendant des centaines de kilomètres : nos meilleures voies navigables sont impuissantes à soutenir la concurrence du Rhin, par suite de leur médiocre capacité. Il paraît au contraire possible d'organiser des services rapides entre New-York et la Suisse par Saint-Nazaire : le chemin de fer rejoint à Dôle la ligne Paris-Lausanne (à Bourges l'embranchement de la Rochelle-Pallice).

§ 3. — *Saint-Amour-Bellegarde.*

Le projet de raccourci (de la ligne Culoz-Bellegarde) connu sous ce nom présente, en réalité, plus d'intérêt pour les relations Paris-Genève que comme ligne du Simplon : à cet égard il serait un peu inférieur à la Faucille, avec une portée économique analogue. Il suffira d'en indiquer brièvement les caractères essentiels.

Le point de départ est Saint-Amour (relié à Dijon soit directement par Saint-Jean-de-Losne, soit

par Lons-le-Saunier), la longueur à construire, de 75 kilomètres, avec plusieurs tunnels ds médiocre dimension et un grand viaduc dans la vallée de l'Ain. Dépense : 62 millions. On évite ainsi Chalon-sur-Saône, Mâcon, Bourg, Ambérieu, Culoz et la distance de Paris à Genève est ramenée de 605 à 537 kilomètres (1). Le point d'arrivée, Bellegarde étant en territoire français, ce tracé ne soulève aucune complication quant au choix de son prolongement sur les rives du Léman. Il intéresse d'ailleurs peu la Suisse, par contre ne saurait déplaire à la Compagnie P.-L.-M. Il constituerait, le cas échéant, une bonne voie d'accès au mont Blanc ou au Petit-Saint-Bernard.

La Commission extra-parlementaire de 1901 rendit un avis favorable au Saint-Amour-Bellegarde, patronné par les représentants de la Haute-Savoie et par le P.-L.-M. La Confédération ne fit pas d'opposition, car le Frasne-Vallorbe était préconisé en même temps par la Commission. Il est douteux toutefois qu'aujourd'hui les services à attendre de cette ligne soient en rapport avec son prix, même pour nos communications avec Genève. Il ne faut pas négliger l'accueil hostile qu'il trouverait dans ce canton, centre des

1. Le profil est excellent, mais la ligne passe sous le tunnel du Credo, qui exige une rectification complète, ainsi que plusieurs tronçons entre Annemasse et la frontière. Coût probable, de 23 à 30 millions.

zones franches, et désireux de tout temps de se libérer de la mauvaise ligne Bellegarde-Cornavin (la gare genevoise de Cornavin appartient à la Compagnie P.-L.-M.). Force est de reconnaître que les questions de chemins de fer sont singulièrement compliquées à Genève par la situation géographique de cette ville, enclavée en pays étranger entre un lac et un rempart quasi infranchissable, entourée de régions soumises à un régime douanier spécial qui les excepte de la France, comme Genève elle-même est séparée de la Confédération par le dessin de la frontière (1).

De Paris et de la mer du Nord au Simplon les itinéraires se confondent, dans une certaine mesure, avec ceux qui conduisent au massif du mont Blanc, dont le percement est à l'étude (sous le mont Blanc lui-même ou au Petit Saint-Bernard). Ces projets n'ont pas pour but de combattre l'influence du Simplon, prétendue néfaste à la France, mais plutôt d'accorder une compensation à nos provinces du Centre et du Sud-Est, exclues de la zone simploniste ; leur examen sortirait du cadre de ce travail.

1. Cf. le rapport adressé par la Chambre de commerce de Genève au Conseil fédéral, en 1906, sur la situation « ferrugineuse » du canton. Il constate que, de Bellegarde vers le pays de Gex comme vers la Savoie, la ligne principale contourne, sans y pénétrer, le territoire genevois.

§ 4. — *Marseille.*

Il s'agit, comme on sait, de rapprocher Marseille des marchés suisses. Or, rendre régulièrement navigable le Rhône jusqu'à Lyon équivaldrait à reculer Marseille de 200 kilomètres dans l'intérieur des terres, pour les matières lourdes à destination de Genève et au delà, à condition de relier le port au fleuve par un canal, comme l'a proposé au Parlement M. Charles Roux(1). Même en abaissant le prix de la tonne kilométrique au-dessous de 2 centimes, le résultat, d'ailleurs très certain, sera-t-il de nature à justifier la dépense ? Nul ne le sait, car cette dernière est très aléatoire (2).

En 1901, la Chambre des députés vota un projet de canal à grande section de Marseille à Arles et admit le principe d'un canal analogue, latéral au Rhône, entre Arles et Lyon. Depuis cette date, les instances réitérées des départements du Sud-Est auprès du ministère des Travaux publics sont restées vaines.

1. V. *Revue des Deux-Mondes*, 1^{er} février 1893 (article de M. Ch. Roux), et Sénat, séance du 14 février 1908.

2. Elle a été évaluée à 80 millions, à fournir pour moitié par l'État d'une part, par le Département des Bouches-du-Rhône, la Commune et la Chambre de commerce de Marseille, de l'autre.

Le canal latéral et le canal de jonction se complètent et sont tous deux nécessaires. « Le Rhône, disait M. Flaissières, devant le Conseil général des Bouches-du-Rhône, le 25 octobre 1902, est inaccessible pendant cent cinquante jours de l'année et pendant trois cent soixante-cinq nuits... » On demande aussi l'établissement de tarifs spéciaux combinés pour le chemin de fer et la batellerie, suivant le système usité en Allemagne.

« Pour rendre tous les services que l'on doit attendre d'une voie navigable à grand trafic, lit on dans l'*Éclair* du 25 novembre 1907, celle-ci doit être construite non pas avec des écluses, mais avec des plans inclinés pour bateaux, système élévateur qui, permettant de franchir d'un seul coup une hauteur de 35 à 40 mètres, descendrait les bateaux de Lyon à Arles avec cinq plans inclinés seulement tandis qu'il faudrait trente-deux écluses de 5 mètres de hauteur de chute moyenne pour franchir la différence de niveau de 160 mètres, existant entre ces deux villes. » Ce système permet aussi un prix de transport plus réduit.

L'ouvrage peut être exécuté, dit-on, en dix ans. Ce sera toujours, quoi qu'il arrive, une décevante illusion, d'imaginer « une voie d'eau permettant de conduire les marchandises directement, sans rompre charge, du port de Marseille *jusqu'au fond de l'Europe septentrionale*, en traversant la France. » (*Éclair*,

loc. cit.) Une telle voie peut exister : c'est le trafic qui fera défaut (1).

Un programme plus pratique, peut-être, consiste à rectifier la ligne Marseille-Aix-Grenoble-Chambéry-Culoz, plus courte que celle de Lyon (2), et à lui appliquer la traction électrique, expérimentée avec succès. Il suffit, sans enlever au tracé son caractère accidenté, d'utiliser les forces motrices de la Durance, du Drac, de l'Isère, du Rhône, etc. D'après le commandant H. Lambin (3), la houille blanche est d'exploitation à peu près gratuite, les frais d'aménagement pouvant être répartis sur une longue période. L'économie de charbon (environ 0 fr. 45 par train moyen et par heure) réduit de près de moitié la dépense totale : ainsi, non seulement sur le marché de Lausanne, mais sur celui de Berne (la distance Berne-Lœtschberg-Gênes = 61 0/0 de Berne-Marseille), le port français résiste au port italien, — à moins que ce dernier ne mette à profit les torrents des

1. Citons seulement pour mémoire un projet, appelé, paraît-il, à un certain avenir, de train avec glissement par patins sur une mince couche d'eau. Ce système, applicable seulement en plaine et permettant de réduire les frais de transport sans diminuer la vitesse, favoriserait Marseille aux dépens de Gênes. V. *La Question des tunnels des Alpes. Moyen pratique de les contourner et paralyser*, par Ch. Theryc, membre de la Société des Ingénieurs civils (Marseille, 1907)

2. C'est la longueur de cette ligne, aujourd'hui inutilisable au grand trafic, que tarife le P.-L.-M. pour le parcours Genève-Lyon-Marseille.

3. *Quest. Diplom. et Coloniales*, 1^{er} mars 1905.

Apennins, traversés par les lignes qui y aboutissent.

Il existe une troisième ligne de Marseille à Genève, un peu moins longue que celle du Rhône : c'est celle par Valence-Grenoble. Elle ne recule que dans une mesure insignifiante la limite de la zone marseillaise.

Concluons : Ce que la France gagne au percement du Simplon est, on peut le dire, acquis à bon marché, par les pertes qu'il lui inflige, ainsi que par l'effort nécessaire pour tirer plein parti de ce travail, jusqu'ici gratuit pour nous. Cet effort doit porter avant tout sur la ligne de Vallorbe (Frasne ou Mouchard-Vallorbe suivant les conditions d'exploitation et les intentions de la Suisse, tant au sujet de la contribution financière que des remaniements de tracé sur son propre territoire) et sur la défense de Marseille. Il importe aussi de donner au plus vite l'unité qui lui manque au réseau transversal du nord-est, de transformer en artère commerciale des tronçons construits dans un intérêt stratégique. C'est seulement après ces mesures d'urgence qu'on pourra songer, sans trop sacrifier à une justice distributive mal entendue, aux régions du centre et aux communications avec Genève, construire, suivant les ressources disponibles, des tunnels, des canaux etc., qui ne mèneront pas au Simplon. Aussi bien est-il légitime de ranger parmi ses bienfaits les améliorations dont il est le prétexte, par exemple les essais de transit central. Tous les membres de l'organisme économi-

que se tiennent et l'impulsion donnée d'un côté ébranle, directement ou par réaction, jusqu'aux rouages les plus éloignés. C'est ainsi que les provinces du sud-est et du centre ressentiront sans aucun doute le contre-coup de l'activité nouvelle des industries du nord et de l'est. De même, le progrès de la marine marchande est à la fois le corollaire et la condition du développement des voies ferrées.

On a dit que depuis 1882, le Gothard nous coûtait une perte annuelle minima de 50 millions, sans parler de ce que laisse toujours en prospérité, là où il passe, un grand courant de voyageurs et de richesses. C'est une fortune à reconquérir, avec les armes dont dispose aujourd'hui la France, cette « cotte de mailles de rails » qui vient de se consolider à son profit. Le Lötschberg achève de la fortifier : des ports étrangers eux-mêmes recourront à nos lignes ; il convient aussi d'apprécier à sa juste valeur le fait que la principale d'entre ces dernières traverse le bassin (1) minier de Meurthe-et-Moselle (Hirson-Nancy) où se concentrent notre production et notre industrie du fer, de plus en plus puissantes. C'est une réplique française de la ligne rhénane (2).

1. Cf, Le nouveau bassin minier de Meurthe-et-Moselle et son réseau ferré, par A. Pawlowsky (série d'art. du *Journal des Débats*, 7 à 24 novembre 1907).

2. Voir, en appendice, les bases d'entente sur lesquelles, à l'heure actuelle, la France et la Suisse s'accordent.

QUATRIÈME PARTIE

LE SIMPLON ET LES INTÉRÊTS ITALIENS

Dès 1900-1901 l'Italie concédait les lignes Iselle-Domodossola-Arona (vers Milan et Gènes) et Arona-Borgomanero-Santhia (vers Turin). L'accès immédiat du Simplon, de ce côté des Alpes, ne soulève nulle difficulté. Placé, comme les autres tunnels, sur l'arc dont Milan et le centre, il fait naturellement converger le trafic vers ce point comme en un foyer. La voie descend la vallée, assez abrupte au début, qui mène au lac Majeur et rencontre, près de la pointe méridionale de ce dernier, la branche génoise du Gothard (par Novare-Alexandrie). Toute la plaine du Pô possède un réseau ferré qui paraît d'autant plus complet qu'il contraste davantage avec la rareté des liens noués avec les réseaux voisins de l'ouest et du nord. On a vu quelle est, en ce sens, la portée du Simplon. Aussi bien ne faut-il attribuer

qu'une valeur relative à la partie italienne de la zone dessinée précédemment (annexe II). A mesure qu'on approche du sommet, l'importance du point choisi s'accroît et en même temps grandit la part d'arbitraire que ce choix comporte nécessairement. Alors que le territoire français commandé par Milan est à peu près le même que celui commandé par Plaisance, cette coïncidence n'existe pas dans la même mesure en Lombardie. En réalité, toute l'Italie septentrionale est tributaire du Simplon, comme elle l'est du Mont-Cenis et du Gothard. Mais le premier cumule les avantages des deux autres : il est inutile de revenir sur ce point. L'Italie peut fonder sur lui de grandes espérances, sans craindre une déception semblable à celle qui suivit l'ouverture de la ligne via Modane, et, à certains égards, du Brenner. Une enquête faite sur l'exploitation des chemins de fer italiens montra que « la manière en laquelle les administrations étrangères exploitent les lignes contiguës tend absolument à rendre nul le mouvement de transit à travers l'Italie et surtout par les ports de Venise et de Gènes, qui feraient concurrence aux ports de Trieste et de Marseille et aux chemins de fer pour lesquels ces ports sont des têtes de ligne ». En particulier les tarifs du trajet Modane-Saint-Jean-de-Maurienne furent augmentés de 100 0/0, puis, après 1875, de 50 0/0 (1). A l'est, Venise n'a donné, comme débou-

1. Actes de la Commission d'enquête sur l'exploitation des chemins

ché des lignes d'Innsprück et d'Udine, que de faibles signes de réveil.

En somme, le Mont-Cenis et le Brenner n'ont pas servi les ports de l'Italie continentale ; le Gothard lui-même n'a pas exercé sur leur vitalité l'influence attendue, ou, pour être plus exact, cette influence, comparée à celle qu'ont subie les industries de l'intérieur, a été minime. En 1897, le tonnage franchissant le Gothard, en provenance de Gènes, ne représentait que 4,8 0/0 du mouvement du port, en 1903, 9 0/0. En sens inverse, la masse transportée est dix fois moindre. Bref, il n'y a pas de liaison *directe* à établir entre ces deux faits, les progrès de la circulation génoise et de celle du tunnel. Ce qui ne signifie pas qu'en chiffres absolus le transit maritime de ce dernier soit négligeable (1). Les éléments essentiels en sont en premier lieu les céréales (2), puis le coton et le pétrole (trafic à destination de la Suisse). Quelques produits lourds de l'Allemagne descendent aussi vers la Méditerranée par le Gothard.

La faible importance relative de ce transit s'explique aisément. De Gènes à Zurich ou au lac de Cons-

de fer italiens. Cité par A. Möhring (*Zeitschrift für schweizerische Statistik, loc. cit.*)

1. 1901 : 208. 604 tonnes.

1904 : 230.760 tonnes.

2. En 1904, 140.000 tonnes, quantité égale à celle qu'importe Marseille.

tance la distance est assez considérable pour que l'industrie suisse préfère se tourner vers la mer du Nord. Au contraire la région dépendante du Simplon regarde vers le sud ; la preuve en est qu'avant son percement elle avait jour sur la mer à Marseille. Une partie de la Suisse allemande elle-même deviendra sensible, surtout après l'ouverture du Lœtschberg, à l'attraction méditerranéenne. Il est possible aussi que le Mont-Cenis devienne utile à Gênes : le P.-L.-M., menacé de perdre la Haute-Savoie, cherchera sans doute à favoriser les relations de cette région avec Gênes, par Modane, de manière à obtenir une compensation partielle pour l'abandon du trajet Culoz-Marseille. De même le Gothard se trouvera conduit à diminuer ses surtaxes de montagne. Ainsi peut-on dire que le Simplon ouvre au trafic génois non pas une, mais trois issues vers le nord.

Il est à peine besoin de remarquer que ce trafic bénéficie par contre-coup du regain de prospérité dont jouit la plaine du Pô. L'exemple du Gothard est caractéristique. Cependant on doit se garder d'assimiler de trop près à la situation actuelle ce qui se passa après 1882. A cette époque, l'Italie reçut en grande abondance et à bon compte les matières indispensables à la constitution de son outillage : elle fut envahie par les produits miniers et métallurgiques d'Allemagne. Cette date marque l'avènement de la Lombardie à la grande industrie.

Malheureusement, la même route livra un passage trop facile aux articles manufacturés du Nord. Non seulement l'Italie ne put exporter les siens, mais sur son propre marché elle eut à subir la concurrence des tissus saxons et westphaliens, des machines rhénanes, des alcools de Prusse, etc. (1). Certains économistes estiment que, somme toute, l'Italie est en droit de se montrer déçue du tunnel pour lequel elle a donné 58 millions (près du double de la subvention allemande) (2). Dans un pays chargé d'une lourde dette, écrasé d'impôts, un solde débiteur de la balance du commerce, *stricto sensu*, peut être un danger. A la vérité, les dépenses des touristes étrangers et les gains des ouvriers indigènes qui vont travailler au dehors y remédient dans quelque mesure.

Que voyons-nous pas contre aujourd'hui? Le Simplon mène d'Italie en Suisse française et en France. Or la France est une cliente de premier ordre pour sa voisine du sud-est. En 1887-1889 par exemple, avant la rupture des relations commerciales, elle lui achetait une valeur de 400 millions de francs (huiles, soies brutes, riz, etc.) et ne lui vendait que pour 180 millions. « L'Allemagne, dit M. M. Dubois, rem-

1. Au point de vue maritime, ceci a entraîné une absence de fret de retour pour les navires importateurs, qui, encore sensible aujourd'hui, rend impossible un développement bien équilibré et harmonieux des ports.

2. Cf. Rüegg, *op. cit.*

placera peut-être la France par ses ventes (à l'Italie), mais jamais par ses achats (1). » Quant à la Suisse romande, sa consommation en produits alimentaires français (surtout vins, pommes de terre, légumes, fruits et huiles végétales) dépassait en 1904 le chiffre de 60.000 tonnes : elle en demandera à l'avenir une bonne part aux maraîchers milanais, piémontais et toscans. Ni le Mont Blanc, ni le Petit-Saint-Bernard ne remplaceraient dans cet office le Simplon.

Les résultats constatés jusqu'ici sont acquis à l'Italie en tout état de cause : du moins, si la France peut essayer de défendre son trafic, n'y a-t-il guère au sud des Alpes qu'à attendre l'événement. Les projets de protection de Gènes sont encore dans le vague : on parle d'un canal de Gènes au lac de Constance, avec souterrains sous les Apennins et sous le Splügen !

Mais la péninsule a pour le Simplon d'autres ambitions et prétend faire rendre davantage à une œuvre qui pourtant ne lui a pas coûté de grands sacrifices(2). Pour exposer ces projets, il faut d'abord jeter un coup d'œil sur les vicissitudes du transit italien depuis vingt-cinq ans.

On eût pu croire que le Mont-Cenis, le Gothard

1. Il est vrai que l'Italie doit rémunérer plus d'un milliard de capitaux français placés chez elle.

2. L'Italie a cependant dépensé, pour les voies d'accès, 70 millions.

et le canal de Suez font à ce transit une situation privilégiée et, pour ainsi dire, unique en Europe, une situation semblable à celle qu'occupaient au moyen âge les puissantes républiques, intermédiaires entre le reste de l'Europe et l'Orient. Il n'en a rien été. Le commerce de la Méditerranée s'est développé, ainsi que les transports continentaux vers Brindisi, mais non, comme on l'espérait, au détriment des entrepôts anglais. Il y a un quart de siècle, la voie de fer n'était pas encore capable de soutenir la concurrence de l'Océan. Dans le sens est-ouest (ou *vice versa*), où celle-ci est moins à craindre, la percée de l'Arlberg porta un coup sensible au transit italien : de 1882 à 1887, il perdit 67 0/0 des échanges franco-autrichiens. Le Gothard ne compensa pas cette perte. Au total, le transit passa de 89 millions de livres en 1881 à 50 en 1887.

Ce n'est pas tout. L'activité du trafic sur la ligne de Brindisi est aujourd'hui considérable, on l'a vu. Ce port semble appelé à un brillant avenir et le Parlement a voté 45 millions pour son aménagement et pour établir la double voie à partir d'Ancône. Le Simplon raccourcit le trajet du port méridional à Paris et à Londres tout en augmentant le parcours sur rails italiens (1). Or, au moment où la grande

1. Milan-Chiasso, 52 kilomètres. Milan-Pino, 101 kilomètres. Milan-Domodossola, 123 kilomètres. Remarquons aussi, en passant, que le Simplon, aidé de la ligne bientôt terminée du col de Tende (Coni-

artère péninsulaire devient lucrative, elle se voit menacée par un projet, d'inspiration allemande et austro-hongroise.

Il s'agit de transporter de Brindisi à Salonique la tête de ligne méridionale des services rapides vers les Échelles du Levant, l'Égypte, l'Inde.

La ligne de Vienne à Salonique existe depuis 1888, elle met le port ottoman à 2.961 kilomètres de Londres, soit 622 de plus que la distance Londres-Brindisi *via* Gothard et 690 de plus que Londres-Brindisi *via* Simplon (avec les raccourcis Labarre-Arc-Senans et Frasné-Vallorbe. V. chap. précédent). C'est un allongement de dix à douze heures. Mais la traversée de Salonique à Alexandrie est de vingt heures environ plus courte que l'autre. On voit quel est en fin de compte l'avantage offert par l'itinéraire balkanique (1). Il ne nous appartient pas d'en étudier ici les conséquences politiques ni de commenter le fait de la substitution à une voie latine d'une voie germanique : on doit observer toutefois que la possibilité de réaliser ce programme est entre les mains des diplomates. L'état de barbarie où est aujourd'hui

Nice, voir plus haut), donnera à l'Italie toute une circulation nouvelle, la clientèle cosmopolite du lac Léman, qui passe l'hiver sur la côte d'Azur.

1. L'Autriche en établit un second qui, au lieu de relier Vienne à Salonique par Budapesth et Belgrade, passera par la Bosnie, Sérajevo et Mitrovitza (Vieille-Serbie).

plongée la Macédoine constitue un obstacle péremptoire.

Ainsi s'affirme de nouveau la tendance des transports internationaux de grande vitesse à s'écarter de la mer pour traverser de part en part le continent. L'Italie apparaît maintenant comme un môle inutile— à l'instar de la France après 1882 — puisqu'il n'est plus dirigé dans le sens du mouvement de voyageurs; on l'évite au profit de la vallée du Danube, qui est déjà la grande route de Constantinople, après avoir été jadis celle des croisés, peu soucieux d'affronter la mer. Mais de ce que la péninsule risque d'être délaissée à l'avenir, il ne s'ensuit pas que le même sort soit réservé à tout le territoire italien. La partie continentale peut se prêter à un grand trafic, susceptible par son intensité de dédommager le pays d'une perte de 800 kilomètres de rails.

En effet, la carte de l'Europe montre que de Londres à Salonique, et, *à fortiori*, de Paris à Constantinople, la ligne la plus directe passe très au sud de Vienne et Budapesth, à savoir par Ulm-Innsprück-Klagenfürth et la Bosnie, d'une part, de l'autre, par Bâle, l'Arlberg, le Brenner, Klagenfürth, Agram. On admet que l'Arlberg, le Brenner ainsi que les Alpes du Karawanka, que la voie traverse au sud de Klagenfürth, ne se prêtent pas à une grande circulation internationale; c'est ce qui en explique l'absence, alors que les lignes existent, D'ailleurs, l'Autriche,

maîtresse de tous ces passages, resterait en toute hypothèse libre d'acheminer les trains sur Vienne, et l'on n'aboutirait qu'à ajouter à un premier détour un second.

Dès lors, il serait plus naturel de contourner les Alpes Orientales par le sud que par le nord, par Milan que par Vienne. C'est ce qu'a proposé, en 1905, la Chambre de commerce d'Agram en Croatie (1). Cette ligne emprunte les vallées du Pô et de la Save ; elle existe dès maintenant, et sa valeur technique comme la richesse naturelle de ses abords ne le cèdent en rien aux qualités du tracé danubien. Quant aux distances, elles s'établissent comme suit :

1^o Ligne Londres-Salonique par le Simplon.

Londres-Milan	1258 km. (par Calais-
	Lausanne).
Milan-Mestre (Venise). . .	256 —
Mestre-Nabresina (Trieste) .	135 —
Nabresina-Agram (<i>via</i> Lai-	
bach).	269 —
Agram-Brod	204 —
Brod-Serajevo	170 —
Serajevo-Uskub (2) . . .	350 —
Uskub-Salonique	244 —
Total	2886

1. V. A. Möhring, *op. cit.* Cette proposition n'est relative qu'à l'Orient-Express (Paris à Constantinople).

2. Tronçon Serajevo-Mitrovitza, décidé par l'Autriche en octobre 1900 (V. ci-dessus. Cf. *Questions diplomatiques et coloniales*, 15 septembre 1902).

Ce chiffre est inférieur à celui de la distance actuelle Londres-Salonique par Vienne (2.961 km. d'après le Rapport du Comité International de la Faucille). En outre, ce tracé évite la traversée de la Serbie, où la ligne est inapte à la grande vitesse; il met les Balkans en rapports directs avec la Haute Italie, la Suisse et la France.

2° *Ligne Paris-Constantinople (Orient-Express).*

LIGNE ACTUELLE :

Paris-Strasbourg	503
Strasbourg-Stuttgart	191
Stuttgart-Munich	241
Munich-Vienne	468
Vienne-Budapesth	282
Budapesth-Belgrade	359
Belgrade-Andrinople	740
Andrinople-Constantinople	319
Total	<u>3103 km.</u>

LIGNE PAR LE SIMPLON (existante) :

Paris-Milan.	832
Milan-Brod.	864
(comme ci-dessus)	
Brod-Belgrade.	231
Belgrade-Andrinople	740
Andrinople-Constantinople	319
Total	<u>2986 km.</u>

Le bénéfice est, par le Simplon, de 117 kilomètres (au minimum, puisque le calcul précédent ne tient

compte d'aucun raccourci sur le parcours actuel Paris-Milan).

Trait d'union entre l'Orient et les pays latins, cette ligne contribuerait à combattre l'attraction des ports allemands sur l'Europe centrale, attraction qui s'étend jusqu'aux confins de la Méditerranée. Par contre, elle ne serait pas pour l'Italie une revanche de l'Alberg, que continueraient à alimenter les échanges de la France, de la Suisse, de l'Angleterre, avec tout le territoire austro-hongrois situé au nord de la Save. Au surplus, le nouveau transatlantique serait vraisemblablement une voie trop coûteuse pour les produits agricoles, exportés aujourd'hui par Salonique et par Constantinople (thé, maïs, orge, coton), comme pour les produits miniers de Roumanie, de Bulgarie, de Thrace, etc. C'est là un argument à l'appui de la création d'un réseau navigable entre la région des Laes — ou même l'entrée méridionale du Simplon — et l'Adriatique. Ce réseau serait la contrepartie du Grand Central Français et de la Loire navigable; il ne demande ni grandes dépenses ni longs travaux. Le lac Majeur est déjà relié au Pô par un canal qu'il suffit de rectifier, le *Naviglio Grande*, continué par le *Naviglio* de Pavie et par le Tessin (1). Au nord du lac, la canalisation de la Toce est éva-

1. Un décret du 30 mars 1900 a institué une Commission pour cette étude.

luée à 7 millions (de Gravellona à Domodossola). Dans la direction du Gothard, la voie d'eau à créer se trouve sur le territoire de la Confédération, qui se charge de son établissement (1).

Le Simplon se trouvera ainsi, dans un avenir prochain, de plain pied avec la mer. Les États balkaniques ont, depuis longtemps, projeté une ligne de pénétration, entre Antivari (Monténégro) et la vallée du Danube ; elle traverse le nord-ouest de l'Albanie, par Scutari et Prichtina, la Serbie, et aboutit par Nisch à Kladovo, près du point où le Danube pénètre en Roumanie (2). Plus encore que les projets exposés plus haut, celui-ci permettrait d'entraver la mainmise progressive, dans le domaine économique, de l'Autriche et de l'Allemagne sur les Balkans. Le premier de ces pays aurait même intérêt à envoyer par l'Italie plutôt que par l'Arlberg les métaux et produits agricoles que lui achète la France. Ces achats sont importants : ils concernent, en général, des ma-

1. Les voies navigables s'étendraient non seulement, entre Venise et le Simplon, mais jusqu'à Turin, d'une part, à Gênes de l'autre V. Gelpke, *op. cit.* et *Bulletin de la Chambre de commerce française de Milan*, 1902.

2. V. *Le Petit Temps*, 18 février 1908 (notes des gouvernements serbe et austro-hongrois). Cette ligne Danube-Adriatique est considérée comme la contrepartie du tracé Serajevo-Mitrovitza (à travers le Sandjak de Novi-Bazar), lequel favorise la pénétration autrichienne dans les Balkans. V. sur le récent conflit diplomatique à ce sujet *Le Temps*, 9, 14 et 16 février 1908.

tières de faible valeur (des bois, par exemple), que grèvent lourdement les frais du transport à travers la Suisse. La voie d'eau leur convient. Même aujourd'hui, l'avantage du trajet par le Tyrol n'est pas tel que certains produits plus chers, exportés de France en Autriche, ne préfèrent l'éviter. « Nous avons relevé dans les statistiques italiennes, dit M. L. Laffite, des envois de sucre, de cognac, de tissus de coton, d'huiles, de peaux ouvrées, de machines agricoles faits de France à destination de l'Autriche par l'Italie. »

Doit-on croire que ce double courant viendra troubler, du bruit des gares et des docks, le repos où Venise achève de mourir?

Il est permis d'en douter. « Les bases de l'ancienne grandeur n'existent plus, dit M. Vidal-Lablache (1). Les places sont prises, non seulement dans le Levant, mais même dans l'Adriatique, où Trieste a hérité de la clientèle maritime des populations dalmates et de la suprématie commerciale. » Sa rivale séculaire, Gènes, luttera contre une renaissance économique qui lui enlèverait un monopole. Tel est l'espoir de ceux qui souhaitent voir la civilisation moderne respecter l'isolement de la lagune et la splendeur de son passé.

En résumé, le progrès de la richesse publique en

1. *États et Nations de l'Europe.*

Italie a été longtemps entravé par l'absence de certaines matières premières industrielles, telles que la houille, et par l'insuffisance des points de contact avec les marchés à alimenter. Le Gothard a comblé la première lacune. Le Simplon complète son œuvre, en rapprochant des Alpes l'Angleterre — et remédie au principal défaut du réseau italien : les débouchés s'ouvrent au nord ouest. Enfin la péninsule est, dans la mesure du possible, armée contre le déplacement de l'axe commercial de l'Europe méridionale.

CONCLUSION

L'orientation nouvelle que le Simplon, prolongé sous les Alpes Bernoises, donne au courant transcontinental apparaît, à certains égards, comme définitive. Sans préjuger de l'histoire économique d'un avenir impossible à prévoir, on peut estimer, aussi longtemps que coulera au travers des Alpes un grand fleuve de trafic, charriant entre l'Angleterre et la Méditerranée voyageurs et marchandises, que nul autre passage ne sera fondé à le détourner du Simplon. D'ailleurs, l'intensité de ce trafic ira croissant avec la facilité des transports par terre et leur substitution graduelle aux communications maritimes.

M. Ch. Gide remarque que « les progrès de la civilisation tendent incessamment à remplacer des capitaux de moindre durée par des capitaux plus durables », et que par contre les capitaux durables offrent des dangers, puisque « rien ne nous garantit, quand nous perçons un tunnel ou que nous creusons un canal, que d'ici à un siècle ou deux le trafic ne pren-

dra pas quelque autre route ». Un semblable péril ne semble pas de longtemps menacer le Simplon, sauf révolution brusque dans l'industrie ou le commerce ; d'autre part, l'histoire des percements alpins montre bien un progrès dans le sens d'un allongement de durée de ces grands capitaux fixes. Sans doute, aucun d'entre eux ne perd toute sa valeur, aucun n'a même jusqu'ici subi de lente et progressive dépréciation ; comme on l'a dit des inventions, « il n'arrive presque jamais que la nouvelle venue détruise complètement son aînée... ; il n'est pas d'invention si simple et si grossière qui ne se trouve mieux adaptée à un certain genre d'emploi que l'invention la plus parfaite répondant au même besoin général ». Mais il est indéniable que depuis l'ouverture du Gothard l'amortissement du Mont-Cenis s'est ralenti dans une forte proportion : d'aucuns le traitent avec dédain d' « instrument démodé » (1). Le Gothard subira quelque jour semblable épreuve ; mais bien qu'il semble répondre, à première vue, à des besoins analogues à ceux que satisfait le Simplon, on s'attend à une moindre déchéance. Car il est mieux approprié que le Mont-Cenis à certaines fonctions propres susceptibles de se développer en l'alimentant. Quant à la fortune du Simplon lui-même, elle est le secret de

1. Cf. A. Jarrin. *La question du Simplon et le percement du Petit-Saint-Bernard*.

l'avenir. « Notre industrie, dit M. G. Tarde, nous fournit des exemples d'adaptation aussi parfaite que possible, non susceptibles de progrès. » Peut-être ce tunnel est-il un de ces exemples-là.

Vu : le Doyen :
LYON-CAEN

Vu : le Président de la thèse
SOUCHON

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris
L. LIARD

APPENDICE

Programme de la Conférence franco-suisse sur les voies d'accès au Simplon.

En vue d'arriver à résoudre au mieux des intérêts des deux pays la question des lignes d'accès au Simplon, le gouvernement de la République française et celui de la Confédération suisse ont arrêté les bases préliminaires d'un projet de discussion et d'entente, à savoir :

1° Les deux gouvernements admettent en principe que la solution complète, qui est de nature à donner satisfaction aux intérêts des deux pays, doit être cherchée dans la construction de la ligne Frasnè-Vallorbe par le Mont-d'Or et de Lons-le-Saunier à Genève par la Faucille, sans que l'admission de ce principe implique l'exécution simultanée des deux lignes.

2° En vue de la réalisation de ces deux projets, ils posent comme base d'une entente les conditions suivantes :

a) Rachat par la Suisse ou le canton de Genève de la gare de Cornavin et du tronçon de la Plaine à

Genève, étant entendu que l'exploitation de ce tronçon continuera à se faire par la Compagnie P.-L.-M. sous des conditions à déterminer.

b) Engagement à prendre par le gouvernement suisse de construire sur la base d'un plan technique et financier à arrêter avec le gouvernement de Genève, le raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives dans la direction d'Annemasse et de la Savoie et d'en commencer les travaux à une époque déterminée. L'exécution de cet engagement ne s'imposera toutefois, pour la Suisse, qu'autant que l'exécution de la Faucille sera assurée ; en aucun cas, le gouvernement fédéral ne sera tenu de participer aux frais de construction de cette dernière ligne, mais, par contre, il ne fera pas obstacle à ce que le gouvernement de Genève y contribue financièrement.

De son côté, le gouvernement français n'aura pas à prendre une part quelconque aux frais de construction du raccordement dont il s'agit, ni de celui de Lons-le-Saunier à Genève, situé sur le territoire de Genève.

c) Entente entre les deux gouvernements relative au partage du trafic sur rails français à destination du Simplon entre la rive droite et la rive gauche du lac Léman. Cette entente devra prévoir, en outre, dans l'intérêt des voyageurs et des marchandises de ou pour la France transitant à travers le canton de Genève, l'exonération des formalités douanières dans

la même mesure que cette exonération est appliquée aux voyageurs et aux marchandises en transit à travers les cantons de Bâle et de Schaffhouse sur la ligne de Carlsruhe à Constance.

d) Étude des rectifications à exécuter sur le territoire suisse comme conséquence de la construction du Frasnè-Vallorbe par le gouvernement français.

3° L'exécution de la ligne Frasnè-Vallorbe devra se faire aux conditions du traité passé entre la Compagnie P.-L.-M. et celle du Jura-Simplon, en date du 14 octobre 1902.

Reste réservé l'examen des compensations éventuelles qui seraient justifiées par le délai écoulé depuis cette date.

4° Le Conseil fédéral s'engage à apporter l'adhésion du gouvernement de Genève aux dispositions ci-dessus.

5° Une conférence des délégués des deux pays se réunira à Berne, le 16 mars 1908, pour discuter un projet d'entente sur les bases indiquées par la présente note, ainsi que toutes les autres questions connexes.

TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE	Pages 1
-------------------------	------------

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE I. — Situation géographique du Simplon .	7
CHAPITRE II. — Histoire du Simplon. La route. Le chemin de fer	13
CHAPITRE III. — Zone de trafic du Simplon. . . .	26

DEUXIÈME PARTIE

CHAPITRE I. — Le Simplon et les relations commer- ciales de la Suisse avec l'étranger. . . .	49
CHAPITRE II. — Les voies d'accès suisses au Simplon.	66

TROISIÈME PARTIE

CHAPITRE I. — Conséquences économiques du Sim- plon pour la France. Comment se pose le problème des voies d'accès	85
CHAPITRE II. — Les projets proposés; solution à adopter	121

QUATRIÈME PARTIE

Le Simplon et les intérêts italiens.	147
APPENDICE	165
ANNEXES	169

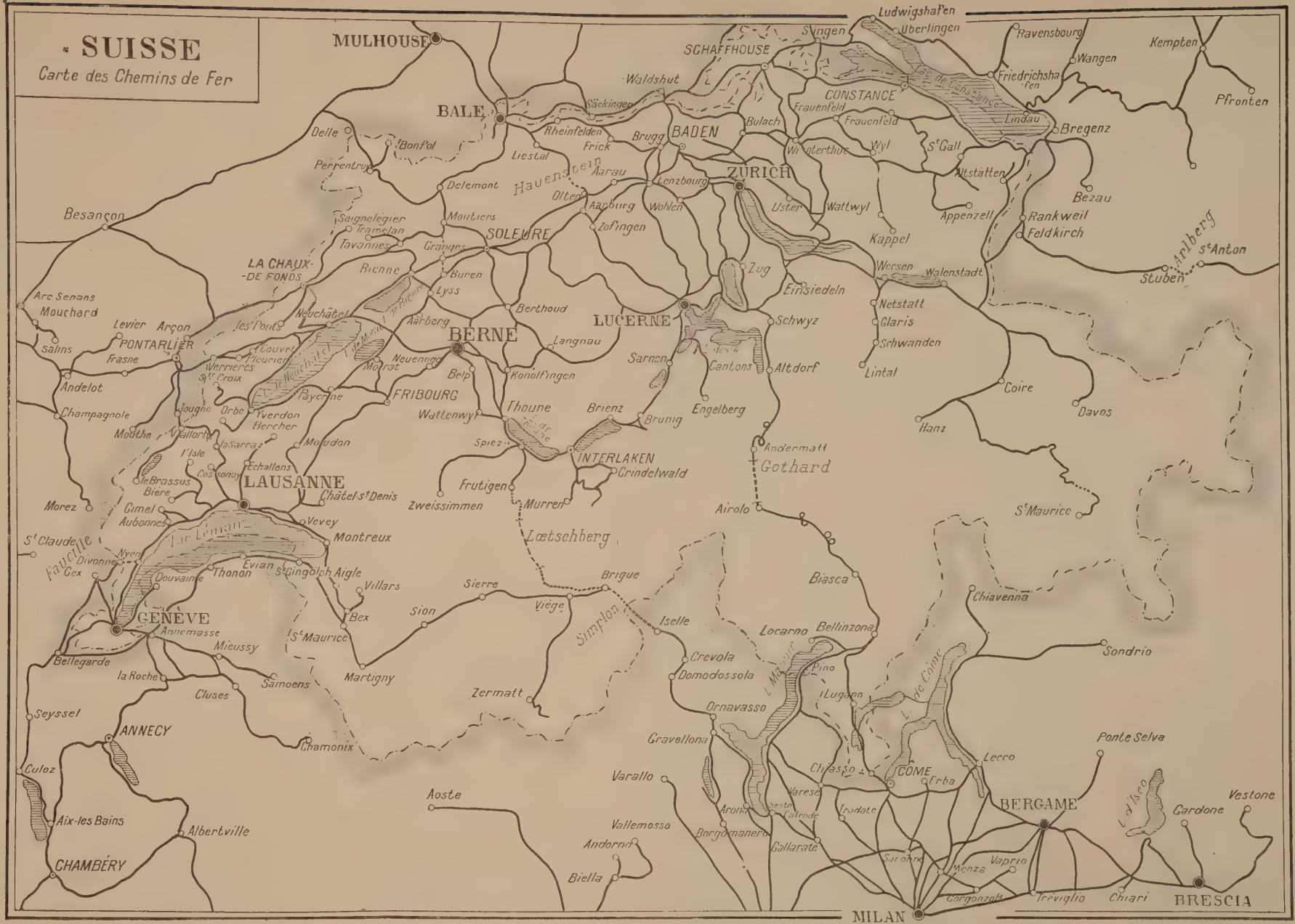
[illegible]

ANNEXE II



SUISSE

Carte des Chemins de Fer



ANNEXE IV

